

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



## **Diplomová práce**

**Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění na  
českém pojistném trhu**

**Bc. Zoryana Stolyar**

© 2021 ČZU v Praze



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Zoryana Stolyar

Ekonomika a management  
Provoz a ekonomika

Název práce

**Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění na českém pojistném trhu**

Název anglicky

**Factors affecting the development of motor casco in the Czech insurance market**

---

### Cíle práce

Cílem diplomové práce je určit vnitřní a vnější faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice od 90. let 20. století do současnosti. Na základě analýzy současného trendu bude zpracován odhad budoucího vývoje tohoto druhu pojištění.

### Metodika

Diplomová práce se člení na teoretickou a praktickou část.

Součástí teoretické části je představení historie pojišťovnictví a vymezení základních pojmů používaných jak v souvislosti s havarijním pojištěním, tak pojišťovnictvím obecně.

Praktická část je vypracována na základě statistik vývoje dílčích aspektů českého pojistného trhu s následným zacílením na segment havarijního pojištění. Veškerá data budou analyzována a výsledkem bude odhad budoucího vývoje tohoto druhu pojištění.

Poznatky budou čerpány ze studia odborné literatury, publikací, veřejně přístupných statistik, osobní praxe a interních zdrojů Generali české pojišťovny.

## Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

## Klíčová slova

pojistitel, pojistník, pojištěný, pojistná smlouva, pojistná událost, havarijní pojištění, kasko pojištění, doplňkové připojištění, all – risk, spoluúčast, bonus, malus

---

## Doporučené zdroje informací

- ČEJKOVÁ, Viktória. Pojistný trh. Praha: Grada Publishing, 2002. 120 s. ISBN 80-247-0137-5.
- DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2015. 224 s. ISBN 978-80-86929-51-4.
- HOLUB, M. et al. Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním: praktická příručka. 2. vyd. Praha: Linde, 2004. 491 s. ISBN 80-7201-486-2.
- HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V. a J. ZÁRYBNICKÁ. Pojištění a pojišťovnictví. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005. 215 s. ISBN 80-867-5448-0.
- KARFÍKOVÁ, M. et al. Pojišťovací právo. 2. vyd. Praha: Leges, 2018. 440 s. ISBN 978-80-7502-271-4.
- KHORSID, Aly. Islamic Insurance: a modern approach to Islamic banking. New York: RoutledgeCurzon, Taylor & Francis Group, 2007. 248 p. ISBN 978-0-415-44450-7.
- NÝVLTOVÁ, Romana a Pavel MARINIČ. Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy. Praha: Grada Publishing, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3158-2
- ŘEZÁČ, František. Řízení rizik v pojišťovnictví. Brno: Masarykova univerzita, 2011. 222 s. ISBN 978-80-210-5637-4.
- SCHELLE, Karel. Historie právní úpravy pojišťovnictví. Praha: Eurolex Bohemia, 2006. 122 s. ISBN 80-868-6152-X.
- VÁVROVÁ, Eva. Finanční řízení komerčních pojišťoven. Praha: Grada Publishing, 2014. 192 s. ISBN 978-80-247-4662-3.
- 

## Předběžný termín obhajoby

2021/22 ZS – PEF

## Vedoucí práce

doc. PhDr. Ing. Karel Šrédl, CSc.

## Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 24. 10. 2021

**doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 11. 2021

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 22. 11. 2021

---

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění na českém pojistném trhu" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22.11.2021

---

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. PhDr. Ing. Karlovi Šrédlovi, CSc. za odborné vedení, cenné rady a připomínky vedoucí ke zlepšení úrovně diplomové práce a jejímu dokončení.

# Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění na českém pojistném trhu

## Abstrakt

Cílem diplomové práce je stanovení faktorů ovlivňujících vývoj havarijního pojištění v České republice od 90. let minulého století do současnosti. Teoretická část představuje historii pojišťovnictví po roce 1989, vysvětluje základní pojmy z oboru pojištění a pojišťovnictví, popisuje hlavní charakteristiku havarijního pojištění a vymezuje legislativní a institucionální rámec se zaměřením na činnost České kanceláře pojistitelů. Tato část práce je zakončena představením druhů pojišťovacích zprostředkovatelů.

Analytická část se věnuje analýze českého pojistného trhu, jeho postupným vývojem včetně zhodnocení současného stavu a následným zaměřením se na segment havarijního pojištění. Na základě důkladného rozboru dostupných dat následuje stanovení klíčových faktorů ovlivňujících vývoj havarijního pojištění. Praktická část je uzavřena odhadem budoucího vývoje havarijního pojištění.

**Klíčová slova:** pojistitel, pojistník, pojištěný, pojistná smlouva, pojistná událost, havarijní pojištění, kasko pojištění, doplňkové připojištění, all risk, spoluúcast, bonus, malus

# Factors affecting the development of motor casco in the Czech insurance market

## Abstract

The aim of the Master Thesis is to determine the factors influencing the development of accident insurance in the Czech Republic from the 1990s to the present. The theoretical part presents the history of insurance after 1989, explains the basic concepts in the field of insurance, describes the main characteristics of accident insurance and defines the legislative and institutional framework focusing on the activities of the Czech Insurers' Bureau. This part of the work ends with an introduction to the types of insurance intermediaries.

The analytical part is devoted to the analysis of the Czech insurance market, its gradual development, including the evaluation of the current situation and the subsequent focus on the accident insurance segment. Based on a thorough analysis of available data, the determination of key factors influencing the development of accident insurance follows. The practical part is concluded with an estimate of the future development of car insurance.

**Keywords:** insurer, policyholder, insured, insurance contract, insured event, accident insurance, kasko insurance, supplementary insurance, all risk, coinsurance, bonus, malus



# Obsah

<b>1 ÚVOD</b> .....	<b>13</b>
<b>2 CÍL PRÁCE A METODIKA</b> .....	<b>15</b>
2.1 Cíl práce .....	15
2.2 Metodika .....	15
<b>3 LITERÁRNÍ REŠERŠE</b> .....	<b>16</b>
3.1 Základní charakteristika havarijního pojištění .....	16
3.2 Historie pojišťovnictví a havarijního pojištění .....	17
3.3 Formy pojištění .....	22
3.3.1 Pojištění škodové .....	22
3.3.2 Pojištění obnosové .....	23
3.4 Členění pojištění.....	24
3.4.1 Pojištění smluvní.....	24
3.4.2 Pojištění zákonné .....	25
3.5 Pojištění vozidel.....	26
3.5.1 Pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla.....	27
3.5.2 Zelená/bílá karta .....	30
3.5.3 Česká kancelář pojistitelů .....	34
3.5.4 Charakteristika havarijního pojištění .....	35
3.5.5 Doplnková pojištění .....	37
3.5.6 Bonus a malus .....	39
3.5.7 Spoluúčast v havarijním pojištění.....	40
3.6 Pojišťovací zprostředkovatelé .....	42
<b>4 ANALYTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>46</b>
4.1 Vývoj českého pojistného trhu.....	46
4.2 Struktura českého pojistného trhu.....	48
4.3 Vývoj podílu pojistného .....	55
4.4 Český pojistný trh v roce 2019/2020 .....	58
4.5 Postavení HAV na českém pojistném trhu.....	60
4.6 Vývoj českého trhu s HAV .....	62
4.7 Trendy v oblasti HAV .....	68
4.8 Faktory ovlivňující vývoj HAV .....	70
4.8.1 Ekonomický vývoj.....	70
4.8.2 Parametry ovlivňující cenu vozidla .....	76
4.8.3 Poptávka po HAV .....	79
4.8.4 Ekonomická provázanost mezi povinným a havarijním ručením.....	80
4.8.5 Konkurenční prostředí a slevová politika .....	81

4.8.6	Povědomí u obyvatelstva .....	84
4.8.7	Cena pojištění.....	85
4.8.8	Distribuce .....	86
4.8.9	Náklady na pojistné plnění.....	87
4.9	Budoucí vývoj .....	89
4.9.1	Operativní leasing .....	89
4.9.2	Minikasko produkty .....	89
4.9.3	Digitální distribuce.....	90
4.9.4	Individuální HAV a racionální výpočet pojistného .....	91
<b>5</b>	<b>ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPORUČENÍ.....</b>	<b>92</b>
<b>6</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>94</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>96</b>
7.1	Bibliografie.....	96
7.2	Internetové zdroje.....	98

## Seznam použitých zkratk

ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
ČNB	Česká národní banka
ČSOB	Československá obchodní banka, a. s.
ČSP	Česká státní pojišťovna
EHP	Evropský hospodářský prostor
GČP	Generali Česká pojišťovna a.s.
HAV	Havarijní pojištění
HDP	Hrubý domácí produkt
HVP	Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
NOZ	Nový občanský zákoník
OA	Osobní automobil
PAYD	Plat' podle toho, kolik jezdíš/Pay-As-You-Drive
POV	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla/povinné ručení
PVZP	Pojišťovna VZP, a.s.
SDA	Svaz dovozců automobilů
SP	Státní pojišťovna

SPZ	Státní poznávací značka
SSP	Slovenská štátna poisťovňa
VIN	Identifikační číslo vozidla/ Vehicle Identification Number

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Proces zákonného pojištění .....	26
Obrázek 2: Přehled denních sazeb příspěvku do garančního fondu podle druhů vozidel ...	29
Obrázek 3: Zelená a bílá karta .....	33
Obrázek 4: Logo České kanceláře pojistitelů .....	35

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Vzorový příklad nejvýhodnější spoluúčasti u havarijního pojištění .....	41
Tabulka 2: Struktura pojistného trhu v ČR dle % skladby vybraných položek životního pojištění za roky 2000*-2020, v % .....	54
Tabulka 3: Struktura pojistného trhu v ČR dle % skladby vybraných položek neživotního pojištění za roky 2000*-2020, v % .....	55
Tabulka 4: Shrnutí vybraných výstupů českého pojistného trhu za roky 2019 a 2020 .....	59
Tabulka 5: Meziroční změna růstu HAV a POV v ČR za roky 1995-2020, v % .....	61
Tabulka 6: Vývoj trhu s HAV z hlediska procesu vyřizování pojistných událostí za roky 1997-2020 .....	67
Tabulka 7: Vývoj makroekonomických ukazatelů ČR za roky 1997-2020.....	71

## Seznam grafů

Graf 1: Vývoje technických rezerv ČR v letech 1993-2020, v mld. Kč.....	47
Graf 2: Vývoj počtu pojišťoven dle jejich kapitálu v ČR, za období let 1993-2020.....	50
Graf 3: Vývoj počtu pojišťoven dle jejich zaměření v ČR, za období let 1993-2020 .....	51
Graf 4: Vývoj pojištěnosti (podíl pojistného na HDP) v ČR za období let 1993-2020, v % .....	52
Graf 5: Vývoj podílu životního a neživotního pojištění v ČR za roky 1993-2020, v % .....	53
Graf 6: Vývoj předepsaného pojistného dle dílčích podílů v ČR za roky 1993-2020, v mld. Kč.....	57

Graf 7: Výše předepsaného pojistného POV a HAV v ČR, za roky 1995-2020, v mld. Kč .....	61
Graf 8: Vývoj počtu smluv a havarijně pojištěných vozidel v ČR v mil. ks a jejich poměr ke smlouvám neživotního pojištění v %, počet registrovaných vozidel v ČR, za roky 1997-2020 .....	63
Graf 9: Výše předepsaného pojistného HAV v mld. Kč a vývoj počtu smluv v HAV v mil. ks, za roky 1997-2020.....	64
Graf 10: Vývoj průměrného pojistného na jednu smlouvu HAV v ČR, za roky 1997-2020, v Kč.....	65
Graf 11: Vývoj vyplaceného pojistného plnění a rozdíl oproti předepsanému pojistnému HAV za roky 1997-2020, v mil. Kč.....	66
Graf 12: Soubor komparace vývoje předepsaného pojistného HAV a ekonomického ukazatele ČR, za roky 1997-2020.....	73
Graf 13: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu OA vozového parku ČR, za roky 1997-2020.....	77
Graf 14: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje vozového parku ČR z hlediska průměrného stáří, za roky 1997-2020.....	78
Graf 15: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu prodaných vozů zn. Škoda v ČR, za roky 1997-2020.....	79
Graf 16: Komparace výše předepsaného pojistného a vývoje počtu smluv v HAV, za roky 1997-2020.....	80
Graf 17: Komparace vývoje průměrné ceny pojistného na jednu smlouvu HAV a POV v ČR, za roky 1997-2020, v Kč.....	81
Graf 18: Komparace výše předepsaného pojistného HAV, vývoje počtu pojišťoven a pojišťovacích zprostředkovatelů za roky 1997-2020.....	82
Graf 19: Komparace změny výše předepsaného pojistného HAV u České pojišťovny a výše prezentované slevy u HAV za vybrané roky období 1997-2020, v %.....	84
Graf 20: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a průměrného pojistného na jednu smlouvu, za roky 1997-2020.....	85
Graf 21: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu zaměstnanců obchodních míst GČP, Kooperativy a pojišťovny Allianz, za roky 1997-2020.....	87
Graf 22: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a nákladů na pojistná plnění v ČR, za roky 1997-2020, v mld. Kč.....	88

# 1 ÚVOD

*„Na silnici č. ... se stala vážná dopravní nehoda...“, „srážka tří vozidel u obce ... blokuje plynulost provozu...“, „nepozornost řidiče způsobila dopravní nehodu se zraněním...“, „na parkovišti bylo odcizeno/poškozeno vozidlo tovární značky...“* a takto by šlo pokračovat na mnoho odkazů dále. Denně média zobrazují situaci na pozemních komunikacích, kdy jen od 1. ledna do 12. července roku 2021 bylo na českých silnicích zaevidováno celkem 45 611 dopravních nehod (průměr 236,3 nehod denně) s celkovou škodou ve výši 3,882 mld. Kč (IRozhlas, 2021). Doprava osobním vozidlem již představuje základní, automatickou a zatím nenahraditelnou (z hlediska rychlosti přepravy) složku denních soukromých i veřejných aktivit populace. Potřeba vozidel se odráží nejen na růstu jejich nabídky na českém trhu, ale také na šíři a struktuře pojistného trhu a příslušných pojistných produktů. Každý vlastník vozidla musí ze zákona automobil pojistit prostřednictvím tzv. pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (neboli tzv. „povinné ručení“ a „POV“). Nicméně, toto pojištění hradí při nehodě náklady ve formě pojistného plnění protistraně, která nehodu nezpůsobila (v částečné nebo plné výši). Náklady na úhradu opravy na vlastním vozidle při zavinění nehody si tak musí vlastník buď uhradit z vlastních finančních prostředků, nebo může využít předem sjednané tzv. havarijní pojištění (dále také jen „HAV“). V případě úhrady z vlastních zdrojů se pak jedná o nečekanou a mnohdy značně nákladnou finanční částku, která může danou osobu ohrozit na jeho uspokojování základních životních potřeb jako je bydlení, strava atd.

Jak již bylo uvedeno výše, český pojistný trh roste, a to již od počátku 90. let minulého století, kdy se začlenil do předních finančních segmentů české ekonomiky. Lidé se více obávají různých životních i neživotních rizik (což vyplývá i z jejich větší informovanosti např. prostřednictvím online prostředí) a tato rizika se snaží eliminovat právě sjednanými pojistnými produkty. Trh s havarijním trhem kopíruje tuto tendenci, kdy za rok 2020 vzrostl o 6,7 % (v předchozím roce dokonce o 10,1 %, snížené meziroční tempo růstu bylo způsobeno poklesem prodeje nových vozidel vlivem kovidové pandemie) (ČAP, 2021). HAV je tak stále častějším a oblíbenějším produktem českých vlastníků motorových vozidel, kteří reflektují dynamiku trhu s osobními vozidly, ale také převládající situaci na českých silnicích. HAV je určitou jistotou, která může ovšem být pro pojistníky značným zásahem do omezeného rozpočtu. Výsledná částka, kterou v pravidelných frekvencích pojistník hradí,

není pouze výstupem kupní ceny, stáří a značky pojištěného motorového vozidla, jak by se dalo očekávat. Jedná se o souběh více faktorů, které průběžně pojišťovny monitorují, vyhodnocují a výsledné ceny za havarijní pojišťovny modifikují.

*Nicméně, jak se tedy konkrétně tento specifický a „dobrovolný“ trh skutečně vyvíjel? Je populace České republiky (dále také jen „ČR“) již dlouhodobě „zodpovědná“ a trh s HAV roste lineárně nebo jsou na tomto trhu cyklické výkyvy? Jaké konkrétní faktory určují vývoj HAVu, jedná se zejména o výslednou cenu, počet POV, přístup k tomuto pojištění nebo zde hraje hlavní roli jiný faktor? Trh s HAV může být zahalen značnými otázkami, které byly i zde motivem pro zvolení tématu této diplomové práce, a to ve smyslu cílení na vývoj a faktory u havarijního pojištění na českém pojistném trhu. Téma je značně vyzývavé a může na základě minulých trendů odhalit, jakým směrem se bude ubírat v následujících letech.*

## **2 CÍL PRÁCE A METODIKA**

### **2.1 Cíl práce**

Cílem této diplomové práce je určit vnitřní a vnější faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice od 90. let 20. století do současnosti. Na základě analýzy současného trendu bude zpracován odhad budoucího vývoje tohoto druhu pojištění.

### **2.2 Metodika**

Práce je rozdělena na dvě části, a to literární rešerši a část analytickou. Již označení těchto hlavních kapitol predikuje implementaci hlavních vědecko-výzkumných metod pro jejich zpracování. V literární rešerši jsou představena aktuální znění teoretických východisek, termínů, klasifikací a procesů pro vybranou oblast pojištění. Snahou této části je eliminovat vágnost předních pojmů prostupující celou práci. Dále se usiluje o unifikaci širších i základních aspektů kolem havarijního pojištění.

Ve druhé, analytické části, jsou z hlavních metod využity: analýza, analýza trendu prostřednictvím časových řad, komparace, dedukce a indukce. Tato část je směřována na splnění výše uvedeného cíle. Nicméně vyjma dílčích faktorů ovlivňující vývoj HAV jsou v této části zařazeny aspekty českého pojistného trhu s následným cílením na HAV. Jedná se o jeho vývoj, strukturu, dílčí podíly a vývoj postavení předmětného pojištění. Referenční období bylo stanoveno na období let 1990-2020. Jako hlavní metody jsou zde využity analýza a časové řady pro chronologickou harmonizaci hodnot zkoumané proměnné, díky čemuž lze zkoumat dynamiku jevu v čase a určit tak trendy, ale také možný budoucí vývoj na historických skutečnostech. Komparace je využita pro srovnání daných skutečností, jevů a vyvození závěrů na základě porovnání. Poslední dedukce a indukce slouží nejen k predikci budoucího vývoje, ale k formulaci výstupů analýzy. Závěr práce shrnuje klíčová data ze všech částí práce a shrnuje principiální zjištění.

## 3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 3.1 Základní charakteristika havarijního pojištění

V roce 2010 byla celkem na světě 1 mld. motorových vozidel. V roce 2020 již uvedený počet vzrostl na 1,42 mld. (růst o 42 %) (Okeafor, 2020). Tento rostoucí trend je nyní charakteristikou trhu s osobními vozidly, a to jak na světovém, tak také na tuzemském trhu, kdy v roce 2010 bylo v ČR evidováno celkem 4,48 mil. vozidel a v roce 2020 pak 6,13 mil. (růst o 37 %) (Autosap, 2010; České noviny, 2021). Korespondující narůstající hustota vozidel je jednou z příčin nehodovosti na pozemních komunikacích. Aby se řidiči vyvarovali nečekaných výdajů v podobě nákladů na opravy vozidel při zaviněných i nezaviněných haváriích, vandalismu, odcizení atd. využívají tzv. havarijní pojištění (dále také jen „HAV“).

V českém prostředí je výše představený nárůst osobních vozidel podporován i jejich větší dostupností např. prostřednictvím přístupnějších leasingů, neúčelových půjček, růstem trhu se zastoupením levnějších vozidel atd. Díky čemuž roste i obliba předmětného pojištění. Nicméně, vývoj českého havarijního trhu je předmětem další analytické části.

Havarijní pojištění v tuzemské terminologii představuje dobrovolné, smluvní a individuální pojištění, kdy se jedná o „*pojištění motorových vozidel jak pro případ škod, jejichž vznik a rozsah řidič vozidla nemohl ovlivnit, tak i pro případ škod jím zcela nebo zčásti zaviněných. Vozidlo je možno pojistit komplexně (All Risk) nebo částečným (vybraná rizika) havarijním pojištěním. V havarijním pojištění je kryto živelné riziko, odcizení, vandalismus i havárie. Z pojištění bývá vyloučeno přirozené opotřebení, nesprávná obsluha nebo údržba, řízení osobou bez řidičského oprávnění a podobně*“ (Klikpojištění, 2020). HAV tedy poskytuje pojistnou ochranu vlastníkovu vozidla pro případ jeho zničení, poškození či odcizení. Předmětem pojištění mohou být vozidla všech kategorií (osobní, nákladní, motocykly, autobusy, návěsy, čtyřkolky atd.). Oproti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (dále také jen „POV“) je tento druh pojištění dobrovolný, a záleží tedy na vlastníkovu vozidla, zda se pro toto pojištění rozhodne (ČAP, 2020). Řezáč (2011, s. 185) doplňuje, že HAV se také označuje jako „kasko“ a konkretizuje krytí z HAV na následující škody a důsledky z vlastnictví vozidla:



- jakákoli živelná událost
- krádež, loupež, vandalství, poškození, zničení nebo odcizení motorového vozidla, neoprávněné používání vozidla,
- dopravní nehoda způsobená jakoukoli událostí, včetně chybného jednání řidiče pojištěného vozidla.

Pojištění ovšem nezahrnuje specifickou výbavu a osoby přepravované ve vozidle pro případ úrazu. Jedná se tak o neživotní pojištění, kdy při pojistném plnění lze vyčíslit konkrétní škodu, ale nelze predikovat čas ani výši pojistného plnění. Díky těmto fundamentům se HAV řadí nejen mezi neživotní, ale také v rámci užší klasifikace mezi riziková škodová pojištění (Jermář, 2013). Charakteristice škodového pojištění se věnuje kap. 3.3.1 této práce.

Dále lze dodat, že oproti POV je u sjednání HAV ponechána značná volnost a individuálnost výsledného nastavení pojistné smlouvy, kdy samozřejmě dílčí požadavky, míra spoluúčasti, frekvence plateb za pojištění, ale i parametry vozidla a pojistitele mají zásadní dopad na výslednou cenu za pojištění.

HAV se tedy vztahuje na poničené, zničené, odcizené, neoprávněně užívané a poškozené vozidlo. Jedná se o dobrovolné pojištění, které lze uzavřít na vozidla všech kategorií, tedy nejen na osobní a nákladní, ale také na motocykly, čtyřkolky, návěsy, přívěsy, autobusy a další vícestopá vozidla. Pojistné plnění nastává ve chvíli, kdy řidič havarijně pojištěného vozidla zaviní dopravní nehodu nebo je zjištěno odcizení atd. Pokud je nehoda zaviněna protistranou, potom jsou náklady na opravu hrazeny z POV tohoto subjektu. Havarijní pojištění nabízí mnoho dílčích doplňkových pojištění, např. pojištění skel, sedadel, zavazadel, pojištění proti živelní katastrofě atd. Lze sjednat i úrazové pojištění řidiče a spolucestujících osob. Výhodou je také široká škála asistenčních doplňkových služeb (např. nová pneumatika v případě jejího poškození (Janda, 2011, s. 124-125). Doplňkovým pojištěním k HAV se detailněji věnuje kapitola 3.5.5 této práce.

## **3.2 Historie pojišťovnictví a havarijního pojištění**

Pojišťovnictví se řadí mezi sektory s dlouhodobou genezí a historií, kdy se zařadilo mezi dynamicky rozvíjející a primární trhy finančního odvětví ve většině vyspělých

ekonomik zemí. Dynamický vývoj lze evidovat, jak u samotných pojistných institucí, tak z hlediska škály a struktury dílčích pojištění, včetně havarijního. V dnešní době pojištění představuje finanční službu, jejímž cílem je zejména eliminovat dopady negativních událostí na aktivitu a blahobyt pojištěného subjektu. Je to tedy určitá pojistná ochrana ve formě výplaty pojistného plnění pojištěnému, v případě identifikace pojistné události definované v pojistné smlouvě. Negativní události se mohou týkat ztráty či poškození majetku (např. ztráta nemovitosti vlivem živelné události), poškození vybavení domácnosti (např. požárem) nebo i ztráta příjmů vlivem úrazu či invaliditou atd. (Syrový a Tyl, 2011, s. 36; Moneta, 2018).

Nicméně aby podstata pojištění byla v uvedené podobě, prošla určitým vývojem, kdy první zmínky o pojišťovnictví a pojištění lze evidovat již v dávnověku, a to konkrétně 2500 před n. l. V tomto období bylo snahou u postupně formované kulturní společnosti eliminovat dopady finančních následků způsobených nečekanými a negativními událostmi. Vznik pojištění konkrétně souvisel se vzájemným krytím ztrát (náklady na pohřby a u ztrát korespondující s přepravou zboží prostřednictvím karavanů kolem roku 2000 před n. l.). Tehdejší podobu pojišťovnictví ovšem nelze relevantně komparovat s podobou dnešního, ale podstata a účel se v zásadě neodlišují, kdy i nyní je cílem eliminovat finanční dopady vzniklé z nahodilých a negativních událostí (Hradec, Křivohlávek a Zárybnická, 2005, s. 15; Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 119; Čejková, Řezáč a Zuzanašák, 1998, s. 47). Lze tedy stanovit, že pojistná smlouva, jak je známá v dnešní podobě, je relativně novým instrumentem. Její koncept je dalekosáhlý, kdy myšlenka přenesení rizika ztráty z jednotlivce/skupiny začala již před tisíci lety. Když např. vyhořela chatrč, celý kmen ji přestavěl. Mezi primitivními kmeny, které se dochovaly ještě dnes, jsou stále patrné stopy základních pojistných praktik. Vyjma výše uvedených počátků pojištění, zahraniční zdroje dále uvádějí, že vznik pojištění je datován k roku 2500 před n. l. v Číně, kdy tamní obchodníci používali primitivní formy námořního pojištění. Když námořníci dopluli k říčním vodám, čekali, až dorazí další loď, aby přerozdělili náklady, aby každá loď nesla část nákladu ostatních. Pokud se pak některá loď ztratila, ztrátu nesly všechny lodě, ale nikdo neztratil celý náklad. Vznik pojištění byl podpořen také společnostmi poskytující protipožární pojištění kolem roku 1500 před n. l. Biblický příběh proroka Josefa je další ranou ilustrací pojistných zásad a jejich vzniku. Kolem roku 1700-1500 před n. l., kdy Josef prorokoval 7 let hojnosti a 7 let hladomoru. Egypťané pak odložili část sklizně obilí, aby se

připravili na období hladomoru. Jedná se tak o určitý důkaz, že lidé byli zapojeni do pojišťovnictví již od dávných časů, aby se chránili před možnou nouzí nebo ztrátou. Důkazy o vzniku a náznacích pojištění lze nalézt také u Féníčanů, Řeků a Indů, když vyvinuli pojištění proti ztrátám během lodní přepravy. Skupina majitelů lodí financovala komerční plavby, půjčili si peníze od věřitelů a použili loď jako zástavní prvek. Pokud byla plavba úspěšná, majitel lodí splatil půjčku s vysokým úrokem. V opačném případě sice přišel o loď, ale byl bez dluhu. I Starověcí římscí občané měli již životní a zdravotní pojištění, kdy římské dobročinné společnosti poskytovaly pojištění pohřbů a finanční pomoc nemocným a starým lidem. Římské cechy vydávaly pro své členy smlouvy o životním pojištění kolem roku 200 n. l. Když v Holandsku vznikaly cechy, mezi služby, které poskytovaly, patřily nemocenské dávky a poplatky za pohřeb. Některé cechy se také snažily uhradit členům ztráty způsobené požárem. Přestože jejich způsoby fungování byly podle dnešních standardů neoficiální, podporovalo to trh s pojištěním. V tomto období pojištění uzavíraly zejména jednotlivci a cechy. Výhodou byly relativně nízké vstupní náklady na zahájení poskytování pojistných produktů. Osoba prodávající pojištění se nazývala upisovatel a ve spodní části stránky podepsala své jméno a výši odpovědnosti (Khorsid, 2007, s. 44-46). Tento historický pojistný trh fungoval tedy na tzv. vzájemnostním pojištění, jehož základem bylo, že spolky a cechy shromažďovaly finanční prostředky, které následně používaly pro krytí škod způsobených nečekanými událostmi u členů. Toto pojištění se pak realizovalo na základě uzavřené a menšinové skupiny, tedy již uvedených cechů. Nejednalo se o pojištění poskytované na komerční bázi. Komerční pojištění přibližující se dnešní podobě lze zaznamenat ve výše uvedeném popisu námořních půjček u Řeků a Féníčanů (Hradec, Krivohlávek a Zárbynická, 2005, s. 15).

*„Nejstarší dochovanou pojistnou smlouvou je námořní pojistka vydaná notářem v Pise roku 1385. První řádná požární pojišťovna vznikla v Hamburku roku 1676 jako Generální požární pokladna“* (Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 119). Doposud neexistují žádné důkazy o existenci nezávislé/legální pojistné smlouvy před uvedeným datem 14. století. Jak bylo naznačeno výše, prostřednictvím dílčích kroků lze spatřovat prvopočátky vývinu pojišťovnictví, ale legální smlouva neporušující tehdejší legislativu o lichvě je datována až k uvedenému roku 1385 (Hodgin, 2002, s. 19).

V roce 1687 pak vznikl největší pojišťovací systém LLOYDS z kavárny Edvarda Lloyda, ve které se scházeli kupci, makléři a námořníci. E. Lloyd vybudoval v uvedeném

období největší informační centrum o pohybu lidí, zboží, o haváriích a jejich pojišťování. Tak vznikla největší pojišťovací burza na světě (UHK, 2015).

V období novověku, především v době renesance (14-16 st.), bylo pojišťovníctví ovlivněno zejména mezinárodním obchodem a námořní přepravou. Intenzivní rozvoj pojištění nastával v bohatých italských, holandských a belgických městských lokalitách. Pojišťovací spolky postupně separovaly finanční zdroje určené na úhradu pojistného plnění od zbylých zdrojů určených na provoz spolků. Docházelo k důslednému plánování výdajů dle předpokládaných výběrů členských příspěvků a z rezerv pro výplatu pojistných událostí (Hradec, Křivohlávek a Zárybnická, 2005, s. 15). Ve druhé polovině 18. st. začaly vznikat pojišťovny v podobě vzájemných pojišťoven (pojištění požární, námořní a životní). Pojistný trh se primárně formoval v přímořských oblastech a rozvoj následně postupoval do vnitrozemí. Od počátku 19. století se pojištění stalo již poměrně častým předmětem podnikání, kdy byly zakládány akciové pojišťovny. Dále došlo k rozšíření druhů poskytovaných pojištění (Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 119). Začátek 19. století lze tedy označit za symbol pro rozvoj pojištění na moderní komerční bázi, ale byla také založena tradice českého pojištění a pojišťovníctví (Hradec, Křivohlávek a Zárybnická, 2005, s. 15). Nicméně, dle dalších odborných autorů lze prvopočátky českého pojišťovníctví evidovat již do roku 1699, kdy Jan Kryštof Bořek přišel s návrhem povinného protipožárního pojištění budov. V českých městech měl být zakládán protipožární fond z příspěvků obyvatel. Tento návrh ovšem uskutečněn nebyl. V roce 1777 byla založena pojišťovna proti škodám z ohně na polních zásobách, nábytku, nářadí a dobytku, která svou činnost záhy ukončila. Po roce 1822 zahájily činnost na českém území dvě pojišťovny se sídlem ve Vídni a Terstu (UHK, 2015; Čejková, Řezáč a Zuzaňák, 1998, s. 48).

Až do 18. století (v období feudalismu) lze také evidovat první náznaky havarijního pojištění. Nicméně, nejedná se o pojištění shodné s dnešní podstatou havarijního pojistného produktu. Vznik nutnosti pojišťovací povinnosti v dnešním pojetí byl spjat s postupným odstraňováním produkce ve feudalismu. Jak bylo uvedeno výše, již ve starém Římě lze evidovat profesní spolky označované jako *collegia*, které rozdělávaly možnou škodu u majetkové újmy. Ovšem, ani tyto a další smlouvy nelze relevantně považovat za prvopočátek havarijní pojišťovací smlouvy tak jak ji známe dnes. Aktuální podoba havarijního pojištění se začala formovat až v roce 1811, kdy byla odpovědnost za škodu omezena dle způsobu jejího zavinění (Schelle, 2006, s. 9; Troníček, 2019). V předmětném

roce byl vydán tzv. Všeobecný občanský zákoník, ve kterém byla řešena odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla, ale také obecná odpovědnost uplatňována dle zásad odpovědnosti za zavinění (Klikpojištění, 2014). Konkrétní vznik havarijního pojištění se ovšem datuje ke dni 9. srpnu 1908, ve kterém byl vydán zákon 162/1908 Sb., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů), neboli tzv. automobilový zákon, kterým se pojištění rozšířilo na odpovědnost za nehodu bez zavinění. Zákon tedy identifikoval odpovědnou osobu jako provozovatele vozidla. Výjimky byly uděleny pouze škodám vzniklým osobami ve vojenské službě, kdy ke škodě došlo během výkonu této služby. Nicméně uzavření pojištění bylo i nadále dobrovolné, a to až do roku 1932. Odpovědnost se vztahovala na veškeré pozemní komunikace, ale také na veškerá veřejná prostranství (Klikpojištění, 2014; Troníček, 2019). Období hospodářské konjunktury v tehdejší Československu v letech 1924-1929 zásadně změnilo strukturu pojistných požadavků společnosti, kdy se dynamicky rozvíjel automobilismus, který následně podpořil potřebu pojištění vozidel proti rozbití (havarijní pojištění, pojištění autokaska) a v této korespondenci tedy i smysl havarijního pojištění. V tomto období bylo možné pojistit vozidlo proti požáru, rozbití nebo proti odpovědnosti u třetích poškozených osob. Pojišťovny ovšem evidovaly nízké provize u havarijního pojištění, kdy v roce 1925 zástupci pojišťoven poskytující předmětné pojištění založili volné sdružení „Autodohoda“, které následně doporučilo upravit tarify, díky čemuž také došlo ke zlepšení škodního průběhu (Čejková, Řezáč a Zuzanač, 1998, s. 56). Základem havarijního pojištění bylo pojištění na pojistnou částku, kdy se postupně do této částky zohledňoval také objem motoru a typ vozidla. Pojištění bylo možné samozřejmě uplatnit nejen v tehdejší Československu, ale za příplatek i v zahraničí. Cena pojištění se v 60. letech minulého století pohybovala kolem 300 Kčs se spoluúčastí, vyšší cena pak byla bez spoluúčasti. Výběr pojišťoven byl do roku 1990 značně omezený. Dnes havarijní pojištění nabízí většina pojišťoven konkurující si cenou i různými výhodami (Troníček, 2019).

Ovšem, vraťme se k vývoji komplexního pojistného trhu v tuzemsku. První česká pojišťovna vznikla v roce 1827, kdy vznikl Císařskokrálůvský privilegovaný, český, společný, náhradu ztrát ohněm svedené pojišťovací institut, od kterého se následně plynule odvíjí tradice českého pojišťovnictví. Název byl později změněn na První česká vzájemná pojišťovna (z roku 1827), Praha. Tato pojišťovna poskytovala požární pojištění budov, od r. 1864 pojištění movitostí a krupobití, a od roku 1909 i životní pojistné produkty.

Obdobná instituce vznikla téměř současně i v Brně jako Moravskoslezská vzájemná pojišťovna.

Postupně začaly vznikat i další pojišťovny. Jejich regulace byla zajišťována prostřednictvím nařízení č. 31/1896 Sbírký říšských zákonů. Do roku 1945 jich na českém trhu působilo přes 700. V uvedeném roce ovšem došlo k jejich znárodnění a zůstalo jich pouze 5. V roce 1948 byla vytvořena pouze jedna státní pojišťovna (SP) jako jedna národní pojišťovna, která byla v roce 1968 rozdělena na dva samostatné subjekty, a to ČSP (Česká státní pojišťovna se sídlem v Praze) a SSP (Slovenská štátna poisťovňa se sídlem v Bratislavě). Každá pojišťovna provozovala své podnikatelské aktivity ve své zemi, tudíž k rivalitě a konkurenci nedocházelo. K jejich rozdělení došlo až v roce 1990. V tomto období bylo pojišťovnictví svěřeno každé zemi zvlášť. V ČR se jednalo o zákon z roku 1991, Zákon o pojišťovnictví č. 185/1991 Sb., který také umožnil jednoroční ochrannou lhůtu před konkurencí pro Českou státní pojišťovnu. Následně začaly vznikat nové pojišťovny a docházelo k obnově českého pojistného trhu (Karfíková, Příkryl a Čechová, 2001, s. 7-9; Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 120; UHK, 2015).

### **3.3 Formy pojištění**

Formy možných pojištění vyplývají z přímého vztahu, zda platí tato vazba mezi vyplacením pojistného plnění a stanovenou finanční škodou pojistné události. Pojišťovny neustále rozšiřují škálu pojistných produktů tak, aby maximálně uspokojovaly požadavky svých klientů z hlediska jejich zabezpečení proti nenadálým situacím převzetím tohoto rizika a na druhé straně pak přijatelné míry pojistných a technických nebezpečí pojišťovny. Na základě těchto podstat jsou formy pojištění ve dvou základních podobách, a to škodové a obnosové, které jsou blíže představeny v navazujících kapitolách.

#### **3.3.1 Pojištění škodové**

Podstatu škodového pojištění definuje NOZ (Nový občanský zákoník) č. 89/2012 v dílu 15, §2811 - §2820. Dle §2811 „při škodovém pojištění poskytne pojistitel pojistné plnění, které v ujednaném rozsahu vyrovnává úbytek majetku vzniklý v důsledku pojistné události“ (Anag, 2014, s. 512).

U pojištění škodového se pojistné plnění odvíjí od výše výsledné škody, jehož účelem je náhrada škody vzniklé. Pojištěný tak může od pojistitele získat pojistné plnění vyšší, než je zjištěná škoda, ale nemůže se na jeho úkor obohatit (Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 121).

U této formy pojistných produktů lze konkrétně vyčíslit reálnou škodu na pojištěném majetku a stanovit výši případného pojistného plnění. Škodové pojištění je tedy sjednáváno na krytí ztrát a poškození majetku či peněz. Mezi primární škodové pojištění lze zařadit předmětné havarijní pojištění, povinné ručení, pojištění odpovědnosti, pojištění majetku atd. Není ovšem přípustné požadovat pojistitelem plnění z více smluv, ale pouze z jedné nebo v případě více smluv pak poměrnou částí u více smluv ve výši vyčíslené škody. Výše uhrazeného pojistného krytí tak nesmí překročit reálně vyhodnocenou vzniklou škodu. V případě, že tedy pojištěný uzavře havarijní pojištění na jedno vozidlo ve výši 100 000 Kč u dvou různých pojistitelů a vlivem zaviněné dopravní nehody dojde k totální škodě, nesmí pojištěný obdržet od obou pojistitelů více než sjednaných 100 000 Kč. U škodového pojištění lze sjednat tzv. časovou nebo novou cenu. Časová odpovídá částce, která reflektuje vyčíslenou škodu. V případě havarijního pojištění se jedná o hodnotu pojištěného vozidla v době poškození nebo zničení (např. vozidlo před krádeží). Nová hodnota je částka, za kterou si může pojištěný pořídit nové vozidlo, tedy komplexně kryje vzniklou škodu, ale také nápravu škody. Havarijní pojištění je tedy soukromým škodovým pojištěním. V případě sjednání doplňkových pojištění u HAV v podobě úrazového pojištění řidiče (např. pojištění na krytí smrti nebo trvalých následků vlivem úrazu pojištěného řidiče vozidla) se ovšem jedná o pojištění obnosové (Porovnej24, 2021; ePojištění, 2020).

### **3.3.2 Pojištění obnosové**

Na druhé straně stojí pojištění obnosové. Jeho podstatu definuje NOZ (Nový občanský zákoník) č. 89/2012 v dílu 15, §2821-2823. Dle §2821 uvedeného NOZ tato forma pojištění zavazuje pojistitele poskytnout v případě potvrzení pojistné události jednorázové nebo opakované pojistné plnění, a to v rozsahu ujednaném v pojistné smlouvě. Fundamentem pro stanovení výše pojistného a pro výpočet následného plnění je částka stanovená pojistníkem, kterou musí pojistitel při vzniku pojistné události vyplatit, nebo se může jednat o stanovení výše a četnosti vyplácení důchodu (Anag, 2014, s. 515).

U pojištění obnosového (dříve sumové) je tedy stanovena pojistná částka zobrazující absolutní výši pojistného plnění. Tedy, při vzniku pojistné události je vyplaceno pojistné plnění ve výši stanovené pojistné částky nebo v rozsahu procentuálního podílu z pojistné částky. Zde škoda není konkrétně finančně vyčíslitelná (např. u pojištění osob, pojištění smrti atd.). (Kameníková, Polách a Král, 2008, s. 121).

Vlivem výše popsané podstaty, obnosové pojištění bývá zpravidla ujednáváno pojistných produktů ohledně zdraví, tedy např. životní pojištění, úrazové pojištění, pojištění pravidelných výdajů atd. Tedy u faktorů, kdy není možné vyčíslit reálně vzniklou škodu. Výplata pojistného plnění, který je sjednána v pojistné smlouvě, není podmíněna jednou smlouvou, tedy pojištěný může žádat o úhradu škody z více smluv u jedné nebo více pojišťoven (Porovnej24, 2021).

### **3.4 Členění pojištění**

S ekonomickým a technologickým rozvojem společnosti se plynule vyvíjí i pojistný trh. Pojistná praxe aktuálně klasifikuje mnoho druhů pojištění, která nejsou odlišná jen charakterem pojistných rizik, ale i specifickými jevy a předpisy, které jsou povahou rizik ovlivňovány (Tichý, 2006, s. 293). Dále lze zopakovat, že ekonomický subjekt má dvě možnosti, jak pokrýt finanční dopady nahodilých a negativních událostí. Buď dopady pokryje z vlastních finančních prostředků (tzv. samopojištění) nebo ze sjednaného pojištění, tzn. přesunout finanční dopady daného rizika na pojistitele. Důležité je v tomto kontextu zmínit, že existence pojištění či pojistné smlouvy nemůže ovlivnit vznik rizika, jen z finančního hlediska eliminuje dopad nahodilých jevů. Pojištění lze členit dle různých hlediska. Primární a poměrně často uváděné, je na základě určité dobrovolnosti, což je členění dle právního hlediska. Dobrovolné pojištění vzniká pouze a výhradně na dobrovolné vůli pojištěného. Druhým typem dle právního hlediska je povinné, které se dále dělí na smluvní a zákonné. Povinné pojištění vzniká na základě ustanovení nutnosti existence pojistné smlouvy na základě daného zákona (Černohorský a Teplý, 2011, s. 246). Blíže jsou uvedené typy povinného pojištění představeny v kap. 3.4.1 a 3.4.2 této práce.

#### **3.4.1 Pojištění smluvní**

Smluvní pojištění se dále rozděluje na dobrovolné a povinné. Dobrovolná podoba tohoto pojištění předpokládá dobrovolnost obou smluvních subjektů při uzavírání dané



pojistné smlouvy. Pojištěným může být soukromý subjekt (fyzická osoba), ale také právnický. Dle uzavřené pojistné smlouvy s pojistitelem, má pojištěný nárok na náhradu vzniklé škody dle podmínek stanovených v pojistné smlouvě a všeobecných podmínek pojistitele. Může se jednat o náhradu majetkové, ale i nemajetkové škody způsobené třetí osobě. Jedná se o nejběžnější typ pojištění, kdy si pojistník sám volí pojistitele a pojistný vztah je stvrzen pojistnou smlouvou (Čejková, Řezáč a Zuzana, 1998, s. 84; Holub et al., 2004, s. 117-124).

Druhým typem je smluvní povinné pojištění. Dle Martinovičové (2006, s. 25) má tento druh pojištění podobné poslání jako pojištění zákonné, které je představeno v navazující kapitole. Role povinného smluvního pojištění spočívá v ochraně klienta proti dopadům a škodám z činnosti, které mohou být zdrojem zvýšeného rizika. Prostřednictvím uvedeného pojištění se tak pojištění zajišťují proti poškození, a to prostřednictvím možnosti úhrady škody daným rizikem způsobené, a to i v případě, kdy viník (odpovědný subjekt) nemá dostatek finančních zdrojů k úhradě zaviněné škody. Značné oblibě se toto pojištění těší zejména v sektoru soukromé podnikatelské činnosti. Jedná se zejména o vybrané profese, u kterých je daná povinnost sjednat si danou pojistnou smlouvu na základě platných právních předpisů upravujících i podmínky výkonu dané profese (např. lékaři, daňový poradci, veterináři, stomatologové, advokáti, auditoři, pojišťovací zprostředkovatelé atd.). Oproti zákonné podobě pojištění, je tato forma flexibilnější z hlediska zvolení pojistitele, z hlediska možných rizik a umožňuje využít i určitých stimulů pro bezeškodný průběh pojištění, např. bonus a malus (těmto stimulům se blíže věnuje kapitola 3.5.6 této práce).

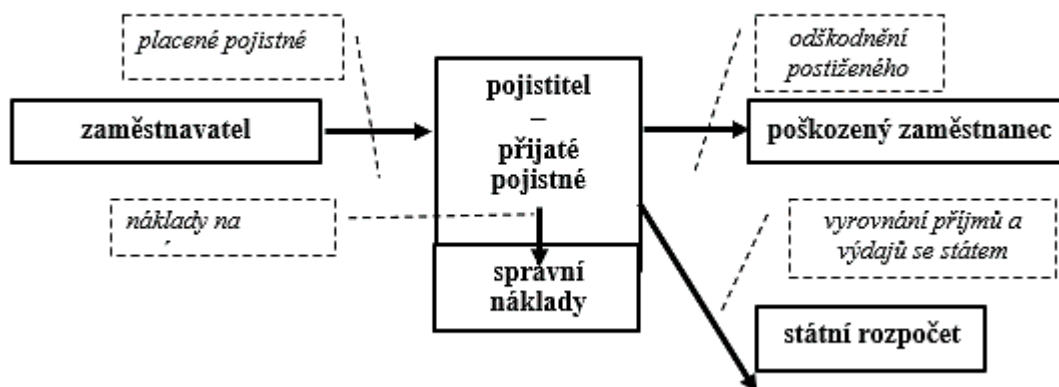
Příkladem tohoto druhu pojištění je např. POV (Černohorský, 2020, s. 382).

### **3.4.2 Pojištění zákonné**

Druhou hlavní formou klasifikace pojištění dle právního hlediska nebo také dle jeho vzniku je pojištění zákonné. Jak již vyplývá z označení tohoto pojištění, povinnost pojištění je dána zákonem, ale hlavním rozdílem oproti smluvnímu je, že zde se nesjednává pojistná smlouva. Současně s tím, jsou u daných pojištění stanoveny termíny úhrad pojistného, dále nelze zvolit pojistitele (Černohorský, 2020, s. 382). Řadí se sem Zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Toto pojištění bylo původně upraveno v §205d zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, kdy tento zákoník byl zrušen a nahrazen novým zákoníkem práce č. 262/2006 Sb. Zákoník stanoví

veškeré náležitosti pojistného vztahu, včetně příslušného pojistitele, který pojištění vykonává, dále stanovuje výši povinného pojistného, pojistné podmínky, procentuální podíl z přijatého pojistného na krytí nákladů správní režie pojišťovně atd. Vznik pojištění je tedy automatický v případě, že dojde ke skutečnosti, kterou zákon spojuje se vznikem pojištění. Jedná se o vznik pracovněprávního poměru mezi zaměstnanec a zaměstnavatelem. Pojištění trvá po celou dobu tohoto poměru, a to bez vůle dotčených subjektů (Martinovičová, 2006, s. 45-46; MFČR, 2018). Primárním rysem představovaného pojištění je tedy, že jeho vznik není podmíněn uzavřením pojistné smlouvy, která zde tedy není, ale vzniká na základě ustanovení legislativy (Karfíková et al., 2018, s. 366-367). Následující obrázkové schéma znázorňuje proces zákonného pojištění.

Obrázek 1: Proces zákonného pojištění



Zdroj: Ducháčková, 2015, s. 215

### 3.5 Pojištění vozidel

Pojištění vozidel neboli také *pojištění* odpovědnosti z provozu motorového vozidla v českém prostředí se týká každého vlastníka motorového vozidla, kterým zákon č. 168/1999 Sb., O pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, uděluje povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem předmětného automobilu. Jedná se tedy o smluvní zákonem stanovené pojištění, kdy jeho nezaložení je sankcionováno pokutou. Bez uvedeného pojištění nesmí motorista vyjet na tuzemské pozemní komunikace. Pojištění slouží k uhrazení škody na majetku nebo na zdraví způsobené provozem motorového vozidla. Následné škody a zdravotné újmy jsou hrazeny právě z tohoto pojištění viníka. V případě, že vlastník motorového vozidla neakceptuje uvedené legislativní ustanovení

a způsobí dopravní nehodu, pak škodu hradí Česká kancelář pojistitelů (ČKP) z Garančního fondu. Uhrazenou škodu ovšem následně ČKP po viníkovi vymáhá (EPojištění, 2015). Poslední novelizace uvedeného zákona proběhla dne 24. srpna 2017, kdy byl zákon č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů částečně změněn. Změny prostřednictvím novely č. 293/2017 se týká zejména sankcionování při nesjednání uvedeného pojištění vlastníkem vozidla a podmínek provozu vozidla na českých komunikacích (EPravo, 2017). Nicméně, podstata pojištění vozidel, možnosti doplňkových pojištění, používaných stimulů řidičů k eliminaci nehod atd. je značně rozsáhlá, a to zejména vlivem nárůstu konkurence na českém pojistném trhu, ale také vlivem nárůstu českého motorového parku. Následující kapitoly se věnují blíže identifikaci hlavních atributů povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla v českém prostředí.

### **3.5.1 Pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla**

Předmětné pojištění, hovorově také označované jako „povinné ručení (POV)“ je povinně smluvním pojištěním, protože ochrana poškozeného při dopravních nehodách se považuje za společensky závažný jev. Na základě sjednaného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je pojištěnému přisouzen nárok, aby za něj pojistitel uhradil vzniklou škodu, za kterou daný pojištěný odpovídá subjektům, kteří utrpěli újmu v návaznosti na provoz pojištěného vozidla. Uvedený nárok se vztahuje na škody vzniklé na zdraví a životě. Dále na újmy vzniklé poškozením, zničením či ztrátou věci. Škody s povahou ušlého zisku a cíleně vynaložené náklady vzniklé z poskytnutého právního zastoupení. Naopak, pojistitel nehradí z uvedeného pojištění zdravotní újmy řidiče vozidla, škody vzniklé na pojištěném vozidle zavinující nehodu/škodu a škody majetkové podstaty způsobené příbuzným (Málek, Oškrdalová a Valouch, 2010, s. 111). Jeho smyslem je tedy náhrada vzniklé škody, kterou řidič vozidla způsobí druhým osobám na zdraví nebo majetku. Vyjma výše uvedených z představovaného pojištění lze uhradit také ekologické škody zaviněné nehodou, škody vzniklé na nemovitých věcech (pozemky, svodidla, budovy atd.), zranění spolujezdců, náklady na léčení zvířete a vlastníkově hradí újmu na zdraví, v případě, že byl při nehodě ve vozidle jako spolujezdec (Mizera, 2019).

Zákon 168/1999 Sb., v §3 jsou stanoveny minimální limity pojistného plnění, což je nejvyšší hranice plnění pojišťovny na jedné pojistné události (musí být uvedeny v pojistné

smlouvě). Při škodě na zdraví nebo úmrtí je limit stanoven na 35 000 tis. Kč na každou poškozenou osobu a shodnou částku na majetkové škody (PSP, 1999). Individuálně lze sjednat pojištění i na vyšší limity plnění z POV.

Povinnost sjednat pojištění za újmu způsobenou provozem vozidla vyplývá z české legislativy, a to konkrétně z již uvedeného zákona 168/1999 Sb., kdy povinnost se vztahuje na každého vlastníka registrovaného vozidla s SPZ. V případě, že vlastník tuto povinnost neplní a pojištění na registrované vozidlo nezajistí, pak se dopouští přestupkového jednání, za které mu hrozí udělení pokuty až 40 000 Kč. Navíc mu bude vyčíslen nedoplatek vůči ČKP za každý den, kdy danou povinnost vlastník porušil. Výše nedoplatku je stanoven vyhláškou č. 205/1999 Sb., kdy denní sazby platné od roku 2018, včetně sazeb do roku 2018, zobrazuje následující obrázek (Mizera, 2019; ČKP, 2020).

Obrázek 2: Přehled denních sazeb příspěvku do garančního fondu podle druhů vozidel

Druh vozidla	Původní denní sazba (do 2015)	Nová denní sazba (od 2018)
Motocykl se zdvihovým objemem válců motoru do 50 cm <sup>3</sup> včetně	20	4
Motocykl se zdvihovým objemem válců motoru 50 až 350 cm <sup>3</sup> včetně	20	8
Motocykl s objemem válců motoru 350 až 500 cm <sup>3</sup> včetně	30	21
Motocykl s objemem válců motoru nad 500 cm <sup>3</sup>	30	25
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru do 1000 cm <sup>3</sup> včetně	50	30
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1001 až 1350 cm <sup>3</sup> včetně	50	35
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1351 až 1850 cm <sup>3</sup> včetně	50	47
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1851 až 2500 cm <sup>3</sup> včetně	70	65
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru nad 2500 cm <sup>3</sup>	70	93
Obytný automobil	80	61
Sanitní automobil	80	94
Autobus s nejvyšší povolenou hmotností do 5000 kg	160	155
Autobus s nejvyšší povolenou hmotností nad 5000 kg	160	290
Trolejbus	60	56
Nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností do 3500 kg včetně	130	86
Nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností 3500 až 12 000 kg včetně	130	145
Jiný nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 000 kg	300	261
Tahač	300	563
Zemědělský nebo lesnický traktor	40	16
Přípojné vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností do 750 kg včetně	30	4
Přípojné vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností 750 až 10 000 kg včetně	300	7
Přípojné vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností nad 10 000 kg	300	70
Ostatní vozidla	60	20

Zdroj: ČKP, 2018

Pojištění odpovědnosti musí být tedy uzavřeno u všech registrovaných silničních a jejich připojených vozidel včetně trolejbusů, a dále na neregistrovaná vozidla, pokud jsou provozována na veřejné pozemní komunikaci, nebo jsou na této komunikaci umístěna.

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na území ČR a dále na území všech členských států EU a dalších zemí uvedených na tzv. zelené kartě (Mezinárodní karta automobilového pojištění) (MFČR, 2019), která je blíže představena v navazující kapitole 3.5.2 této práce.

Výše povinných plateb za POV ovlivňuje mnoho faktorů a každý pojistitel si může stanovit dílčí proměnné a jejich váhu pro výslednou cenu daného pojištění. Nicméně, lze evidovat shodné klíčové parametry, které komplexně mají dopad na cenu POV. Jedná se o parametry vozidla a parametry pojistníka, ale také o rozsah pojištění a frekvenci hrazení plateb, možno také počet sjednaných produktů u pojistitele. Do cenotvorných parametrů dle daného vozidla lze zařadit následující proměnné (Srovnejto, 2021):

- typ vozidla,
- způsob užívání vozidla (soukromé, pro podnikatelské účely),
- zdvihový objem válců,
- výkon vozidla,
- rok výroby,
- druh paliva,
- značka a konkrétní model.

Do cenotvorných parametrů dle daného pojistníka lze zařadit níže uvedené proměnné (Srovnejto, 2021):

- věk,
- místo trvalého bydliště,
- bonusy a malusy (blíže viz kap. 3.5.6).

### **3.5.2 Zelená/bílá karta**

Z předchozí kapitoly vyplývá, že každý vlastník motorového vozidla uvedený ve velkém technickém průkazu, je dle uvedeného zákona povinen zajistit, aby bylo dané vozidlo řádně pojištěno na případnou újmu vzniklou z jeho provozu. Nezáleží, zda vozidlo je denně v provozu, ale záleží, zda je uvedeno v registru vozidel a má SPZ. Uvedená

povinnost se tedy vztahuje na všechna vozidla s SPZ. V případě, že je vozidlo v depozitu (SPZ se odevzdávají) uvedená povinnost se na něj nevztahuje.

Povinnost pojištění je během provozu vozidla kontrolována příslušnými bezpečnostními orgány, kdy by ovšem bylo značně komplikované vozit s sebou veškerou dokumentaci ohledně zajištění uvedeného pojištění. V tomto kontextu byla zavedena tzv. zelená karta, která je jediným evropsky uznávaným dokladem o sjednání a platnosti zákonného pojištění. Tuto kartu je každý řidič povinen předložit na vyzvání Policie ČR při kontrole (Bohanesová, 2018, s. 101). Čejková, Řezáč a Zuzanařák (1998, s. 195) zelenou kartu konkretizují jako specifické potvrzení o platnosti zákonného pojištění odpovědnosti za možné škody vzniklé provozem motorových vozidel v ČR i zahraničí.

Legislativa, konkrétně již uvedený zákon 168/1999 Sb. v § 2 čl. k) definuje zelenou kartu, jako mezinárodní osvědčení prostřednictvím kterého se prokazuje skutečnost, že k vozidlu byla řádně uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti. Dle § 3 bodu (3) je zelená karta vydána pojistitelem automaticky bezprostředně po uzavření pojištěné smlouvy k tuzemskému vozidlu. Jak již bylo uvedeno, zelená karta má mezinárodní působnost, a to u všech členských států Evropského hospodářského prostoru (EHP)<sup>1</sup> a pro území všech dalších zemí dle seznamu v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí<sup>2</sup>. Dle předmětného zákona § 6 (5) je pojistitel povinný platnost pojištění z hlediska jednotlivých zemí vyznačit na kartě. V případě zániku pojištění (např. prodej vozidla) je dle §13 bod (1, a) je pojistník (vlastník nebo provozovatel) povinen odevzdat kartu pojistiteli. Jak již bylo uvedeno výše, řidič je povinen na vyzvání předložit zelenou kartu. Dle § 16 zákona 168/1999 Sb. čl. (2) v případě, že pokynu neuposlechne a kartu nepředloží, dopouští se tímto jednáním přestupku fyzických, právnických a podnikajících fyzických osob. Za tento přestupek může dotčený orgán uložit pokutu v rozmezí 1 500 – 3 000 Kč a v případě zjištění nesjednání povinného pojištění až 40 000 Kč a denní výpočet doby nepojištění dle druhu vozidla (viz předchozí kapitola) (PSP, 1999; ČKP, 2020).

---

<sup>1</sup> Členské státy EHP = Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Švédsko a pro účely zelenokaretního systému i Švýcarsko.

<sup>2</sup> Seznam států v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí ČR = Albánie, Andorra, Bosna a Hercegovina, Bývalá svazová republika Makedonie, Černá Hora, Monako, San Marino, Srbská republika, Turecko, Ukrajina, Vatikán.

S platností od 01. července 2021 ovšem dochází u zelené karty ke změně schválené 01. července předchozího roku. Tato změna se týká zeleného barevného provedení zobrazeného v níže uvedeném obrázku. Již od července 2020 mohou pojistitelé dle evropské mezinárodní shody zemí zelenokaretního systému uvedený dokument vydávat vytištěný na bílém papíře, tedy ze zeleného provedení se stává bílé. Tento krok byl schválen zejména ve snaze zjednodušit zavedeného systému. Dalším krokem je dle ČKP digitalizace či zrušení povinnosti předkládat zelenou/bílou kartu. Ovšem tento krok není v roce 2021 stále schválen, je zatím pouze v jednání. Původní zelené karty dojedou svou platnost a poté mohou pojistitelé vystavovat kartu v černobílé verzi, a to od 01. července 2021. Nicméně změna není povinností, ale možností. Bude tak záležet na pojistiteli, jakou variantu karty zvolí. Platné jsou nyní (v srpnu 2021) obě varianty. V ČR zatím označení „zelená karta“ zatím zůstává v legislativě nezměněný, ale akceptovány jsou tedy obě verze. Povinné údaje na obou kartách zůstávají nezměněné, pouze se změnila barva a umístění povinných údajů (Press Room, 2020). Obě varianty jsou tedy zobrazeny prostřednictvím následujícího obrázkového schématu.



Obrázek 3: Zelená a bílá karta

**DUPLIKÁT**

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDÁNA Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTITELŮ, PRAHA		9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)																																																								
3. <b>PLATNÁ / VALID</b> OD / FROM DO / TO Den / Day Měsíc / Month Rok / Year Den / Day Měsíc / Month Rok / Year (Obě data včetně) / (Both Dates inclusive)		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number		10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by:																																																								
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.		6. Druh vozidla Category of Vehicle* A		11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer																																																								
8. ÚZEMNÍ PLATNOST / TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> ). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> ). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.																																																												
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY<sup>(*)</sup></td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>RUS</td><td>MNE</td><td>SRB<sup>(**)</sup></td><td>TN</td> </tr> <tr> <td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>						A	B	BG	CY <sup>(*)</sup>	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	MNE	SRB <sup>(**)</sup>	TN	TR	UA									
A	B	BG	CY <sup>(*)</sup>	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																		
GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N																																																		
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																																		
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	MNE	SRB <sup>(**)</sup>	TN																																																		
TR	UA																																																											
<p><b>* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:</b>  A OSOBNÍ AUTO    C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR    E AUTOBUS    G OSTATNÍ  B MOTOCYKL    D KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED    F PŘÍVĚS / NÁVĚS</p>																																																												

**ORIGINAL**

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDÁNA Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTITELŮ, PRAHA		9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)																																																								
3. <b>PLATNÁ / VALID</b> OD / FROM DO / TO Den / Day Měsíc / Month Rok / Year Den / Day Měsíc / Month Rok / Year (Obě data včetně) / (Both Dates inclusive)		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number <b>CZ/0001/</b>		10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: <b>Generali Česká pojišťovna a.s.</b> Spálená 75/16, 110 00 Praha 1 tel.: +420 241 114 114, <a href="http://www.generalicseka.cz">www.generalicseka.cz</a>																																																								
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.		6. Druh vozidla Category of Vehicle*		11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer 																																																								
8. ÚZEMNÍ PLATNOST / TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace naleznete na <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> ). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> ). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> . For the identification of the relevant Bureau, see <a href="http://www.cbxx.org">www.cbxx.org</a> .																																																												
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY<sup>(*)</sup></td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>HR</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td> </tr> <tr> <td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td> </tr> <tr> <td>AZ<sup>(**)</sup></td><td>BIH</td><td>BY</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB<sup>(**)</sup></td> </tr> <tr> <td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>						A	B	BG	CY <sup>(*)</sup>	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ <sup>(**)</sup>	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB <sup>(**)</sup>	TN	TR	UA								
A	B	BG	CY <sup>(*)</sup>	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																		
GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M																																																		
N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND																																																		
AZ <sup>(**)</sup>	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB <sup>(**)</sup>																																																		
TN	TR	UA																																																										
<p><b>* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:</b>  A OSOBNÍ AUTO    C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR    E AUTOBUS    G OSTATNÍ  B MOTOCYKL    D KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED    F PŘÍVĚS / NÁVĚS</p>																																																												

Zdroj: ČTK, 2020; Press Room, 2020

Jak je patrné z obrázku, na kartě je např. vyznačen samotný název karty (včetně zda se jedná o originál nebo duplikát), dále orgán povolující vydání karty, doba platnosti pojištění a karty, země platnosti, specifikace pojištěného vozidla (SPZ VIN, druh a značka vozidla), kód tuzemské země, číslo pojistné smlouvy, jména a adresa pojistníka, asistenční služba, identifikace vydavatele pojišťovny, tísňová volání atd.

### 3.5.3 Česká kancelář pojistitelů

V korespondenci na představené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v kapitole 3.5.1 této práce byla jako odpovědná instituce určena *Česká kancelář pojistitelů*, jejímiž členy jsou pojistitelé (pojišťovny) poskytující a provozující uvedené pojištění (Málek, Oškrdalová a Valouch, 2010, s. 111).

ČKP je profesní organizací pojišťoven, které disponují oprávněním poskytovat na území ČR pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. ČKP spravuje garanční fond určený k úhradě škody zaviněné vozidly bez tohoto pojištění. Dále také spravuje fond zábrany škod, do kterého odvádí pojišťovny 3% z přijatého pojistného. Tyto finanční zdroje následně rozděluje mezi hasiče, záchranáře a další subjekty provádějící projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na komunikacích. Provozuje specifickou Linku pomoci řidičům 1224. Tato linka zajišťuje archivaci a předávání vybraných dat o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných v ČR a uchovávat a poskytovat vybrané údaje o škodních zástupcích, které jmenovaly pojišťovny disponujícím oprávněním provozovat povinné ručení v ČR pro země EHP. Provozuje také hraniční pojištění, které si při vstupu do ČR sjednává řidič cizozemského vozidla bez platného povinného ručení pro území ČR uhrazením pojistného, a to na dobu určitou, tedy na dobu jeho pobytu v ČR. Kancelář také zajišťuje provádění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů, kdy např. uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů jiných zemí, informačními středisky a orgány, které jsou v jiných zemích oprávněny vypořádat žádosti o náhradní plnění, a zajišťuje úkoly plynoucí z těchto úmluv. Dále také kooperuje se státními orgány ohledně pojištění odpovědnosti, spravuje evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti. ČKP sdílí data o pojištěných vozidlech Centrálnímu registru vozidel pro komparaci dat vozidel registrovaných, a konkretizuje tak registrovaná nepojištěná vozidla, které následně oznamuje správním orgánům. V neposlední řadě zabezpečuje likvidaci specifických pojistných událostí a vede středisko pro motoristy (ČKP, 2020; ČKP, 2017). ČKP sídlí na Praze 4, ulice Milevská 2095/5. Jedná se o právnickou osobu zřízenou na základě zákona 168/1999 Sb. Je tedy profesní organizací pojistitelů, kteří jsou na českém území oprávněni provozovat uvedené pojištění (ČKP, 2017). Navazující obrázek znázorňuje logo představované instituce.

Obrázek 4: Logo České kanceláře pojistitelů



Zdroj: ČKP, 2020

Ve vztahu k poškozeným, je v postavení garanta a poskytovatele za následující újmy (ČKP, 2017):

- na zdraví nebo usmrcení zaviněnou provozem nepojištěného vozidla,
- újma vzniklá provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti,
- újma vzniklá provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který je v úpadku a nemůže, poskytnou plnění,
- újma vzniklá provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojistitelem,
- újma vzniklá provozem cizozemského vozidla, kdy na jeho řidiče se vztahují výjimky z povinnosti uzavřít hraniční pojištění,
- náhradního plnění dle § 24 a) a b) zákona č. 168/1999 Sb.,
- újma vzniklá provozem vozidla vyslaného z jiné členské země do ČR, jako koncové destinace, a nemá sjednáno pojištění odpovědnosti a ke škodě došlo ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy kupující osoba vozidlo převzala.

#### **3.5.4 Charakteristika havarijního pojištění**

Vlastník vozidla má při provozu jeho vozidla z hlediska ochrany tohoto majetku, ale také majetku třetích subjektů dvě možnosti, jak předejít finančním ztrátám v případě zavinění nehody. Prvotní je povinná a jedná se o již charakterizované POV, které ovšem hradí škody pouze u třetích subjektů, ale nikoli na vozidle a zdraví viníka. V případě, že vlastník chce předejít finančním výdajům při poškození či krádeži na vlastním vozidle

(a to i neznámým pachatelem) může sjednat dobrovolné havarijní pojištění. Tato dobrovolná forma pojištění byla již představena v kapitole 3.1 této práce.

Havarijní pojištění lze členit na základové a doplňkové. Základové se vztahuje na pojistnou událost, která se stala na území Evropy, a to na odcizení, poničení nebo zničení vozidla. Doplňkové zahrnuje asistenční služby, pojištění skel a zavazadel (Vochková, 2021).

Výslednou cenu havarijního pojištění ovlivňují shodné faktory jako u POV (viz kap. 3.5.1). Nicméně za další klíčový faktor je také míra spoluúčasti, tedy podíl plnění, který uhradí daný vlastník vozidla (v rozmezí od 1 do 20 %). Další modifikací oproti POV je, že neplatí přímá úměra, že čím starší vozidlo, tím levnější HAV, protože na opravu např. 15ti leté Octavie budou použity originální náhradní díly v obdobné cenové relaci jako u výrazně mladšího vozidla. Výraznější roli u HAV hraje také značka vozidla, protože luxusnější vozidla jsou nákladnější nejen z hlediska náhradních dílů, ale také z hlediska hodinových sazeb v autoservisech. Pozitivně pak cenu HAV ovlivňují různé zabezpečovací prvky ve vozidle (pasivní/aktivní vyhledávání, fixní zámek řazení, značení skel vypískováním atd) (Srovnejto, 2021).

Průměrná cena za POV se v ČR v roce 2019 pohybovala na hranici 3 000 Kč (2 969 Kč), za rok 2020 pak tento průměr stoupl na 3 066 Kč. U havarijního pojištění se český průměr pohybuje kolem 8 000 Kč. Nejvyšší cenu za HAV hradí mladí řidiči (tzv. riziková skupina do 30ti let). Na druhou stranu nejméně za HAV platí senioři, protože mají zpravidla dlouholeté zkušenosti, vysoké bonusy a starší vozidla, což je kombinace dvou primárních faktorů, které snižují cenu HAV směrem dolů. Shodně jako u POV, také u HAV pojistitelé nabízejí individuální podmínky při sjednávání tohoto pojištění a mají specifické cenové strategie. Zvolit lze základní podobu pojištění na případ havárie, odcizení, vandalismu a živelné události, kdy všechny tyto negativní jevy lze jednotně pojistit prostřednictvím tzv. all risk HAV pojištění. Příklad výsledné ceny HAV lze uvést v následující konkrétní podobě. Pojistník je ve věku 32 let, bydliště město, osobní vozidlo Audi A4, v základní výbavě, rok výroby 2010, 2.0 TDI, 103kW, kupní cena 200 000 Kč se spoluúčastí ve výši 10 %. All risk varianta je následně v roční sazbě od 9 303 (Axa) Kč do 12 792 Kč (ČPP). Pokud by si shodné vozidlo pojišťovala osoba v rizikové skupině (do 30ti let) s bydlištěm v Praze pak se pojistné pohybuje v rozmezí 10 557 Kč (Direct) do 21 166 Kč (Axa) (Vochková, 2020). Průměrná cena opravy se v roce 2020 pohybovala

v ČR v průměru ve výši 45 000 Kč, kdy meziroční plynulý růst cen oprav z havarijního pojištění bezesporu ovlivní cenovou strategii havarijního pojištění u pojistitelů (Top pojištění, 2021). Tomuto tématu se ovšem detailně věnuje navazující praktická část této práce.

### 3.5.5 Doplnková pojištění

Ceny POV i HAV meziročně plynule narůstají, kdy např. u POV je nabízeno i celkem 16 možných připojištění, kdy dle statistik 7 z 10 pojistníků má o tato doplnková pojištění zájem. Nejvyšší zájem je o připojištění skel, asistenční služby a připojištění střetu se zvěří. Uvedená progresse cen pojištění je dána progresí nákladů na pojistná plnění, kdy roste cena náhradních dílů, ale také hodinová sazba v autoservisech (Svět motorů, 2020).

HAV se ve svém základu primárně vztahuje na krytí rizika havárie (a to zpravidla nejen vlivem havárie s jiným vozidlem, ale také např. s divokou zvěří, pozor na rozlišování zvěř a zvíře, zvěř je divoká a bez majitele pak hradí pojišťovna, zvíře-např. kráva či pes má svého majitele a pak jdou náklady na něj), krádeže, vandalismu a živelných událostí. Pro zvýšení pojistné ochrany lze tedy do pojistné smlouvy přidat doplnková připojištění zvyšující pojistnou ochranu, ale také výslednou cenu za pojištění. Z těchto doplnkových pojištění se jedná o následující (PFP, 2017; Měšec, 2017):

- Připojištění skel = Toto připojištění kryje náklady na výměnu skla/skel vzniklé poškozením nebo jeho/jejich rozbitím. Pojištění se ovšem nevztahuje na výrobní vady a škody vzniklé při přepravě nebo při montáži/demontáži. Každá pojišťovna si účtuje rozdílný poplatek za toto pojištění, ale průměrně se pohybuje v rozmezí 700-1 500 Kč, do limitu 10 000 Kč na 1. výměnu (Vochková, 2018; Měšec, 2017).
- Úrazové pojištění osob = Zde se pojistník připojišťuje na škody na zdraví všech přepravovaných osob. Jedná se o pojištění proti trvalým následkům nebo smrti následkem úrazu. Poškozeným zpravidla pojistitel hradí denní odškodné při pobytu v nemocnici a denní odškodné po dobu nezbytného léčení, nebo jednorázová částka pozůstalým. I zde jsou ceny za toto pojištění rozdílné, ale v základních limitech (100 000 Kč vyplacení v případě smrti, 150 000 Kč pro případ trvalých následků a 100 Kč denní odškodné) se cena za 1 sedadlo pohybuje ve výši 120 Kč/sedadlo, tedy zpravidla 480 Kč/rok k sazbě základu HAV (PFP, 2017a; Měšec, 2017).

- Připojištění zavazadel = V případě vzniku škody na přepravovaných zavazadlech vlivem nehody, odcizení, vandalismu, živelné události nebo ztráty je pojistníkovi hrazena vzniklá ztráta (prokazatelná). Nicméně, zpravidla nejsou do pojištěných zavazadel počítány cennosti a jiné drahé věci (např. peníze v ukradeném kufru). Cena se pohybuje za toto pojištění velmi rozdílně, kdy zpravidla je spoluúčast vyžadována pojistníkem ve výši 10 %, min. 500-1 000 Kč. Cena pojištění v roční platbě se pohybuje zpravidla v rozmezí 600-2 700 Kč (Porovnej24, 2021a; Měšec, 2017).
- Pojištění náhradního vozidla = Pojištěnému jsou hrazeny náklady v případě, že pojištěné vozidlo není schopné vlivem dopravní nehody provozu. Po nezbytně dlouhou dobu opravy jsou tedy pojistníkovi hrazeny náklady vzniklé s pořízením náhradního vozidla. Cena tohoto připojištění se zpravidla pohybuje v rozmezí 200-1 000 Kč (Porovnej24, 2021b; Měšec, 2017).
- GAP = Jde o pojištění pořizovací ceny a jsou vykryty rozdíly mezi pořizovací a obecnou cenou vozidla. V případě totální škody nebo krádeže vozidla tak pojištěný obdrží úhradu celé částky včetně spoluúčasti z HAV. Cena je velmi individuální, kdy se poskytuje u většině pojišťoven k vozidlům do max. 5ti let stáří (Porovnej24, 2021c; Měšec, 2017).
- Pojištění právní ochrany = Zde jsou kryty náklady na právní pomoc korespondující s provozem vozidla a s řešením různě závažných komplikací právní nebo přední povahy. Cena je velmi individuální, kdy se poskytuje u většině pojišťoven k vozidlům do max. 5ti let stáří. Limit je zpravidla rozmezí 50 000-100 000 Kč a cena se pohybuje od 500 do 1 000 Kč (Porovnej24, 2021d; Měšec, 2017).
- Rozšířené asistenční služby = Součástí každé HAV jsou asistenční služby zabezpečující rychlou pomoc v případě poruchy, havárie a jiných nesnází (např. odtah vozidla do servisu, opravu vozidla na místě, poradenství ohledně pojistné smlouvy atd.). Připojištění těchto služeb dojde k jejich rozšíření na další, např. vyšší limity u jednotlivých úkonů. Nárůst ceny u HAV s tímto pojištěním vzroste od 900 do 1 800 Kč (Porovnej24, 2021e; Měšec, 2017).

### 3.5.6 Bonus a malus

V této práci (např. v kap. 3.4.1 a 3.5.1) bylo již možné zaregistrovat termíny „bonus a malus“ v korespondenci ohledně stimulů řidičů k bezeškodnému jednání během pojistného období a z pohledu druhého subjektu (pojistníka) pak z hlediska výsledné ceny za POV/HAV.

Bonus a malus, které jsou předmětem této podkapitoly, jsou poměrně klíčovou proměnnou každého pojistníka, která významně ovlivňuje výslednou cenu pojistky. Termíny stojí zpravidla pospolu, ale jedná se o kontrasty se shodným základem. Bonus představuje určitou odměnu za bezeškodný průběh pojištění a malus je naopak cenová přírážka za evidované škody. Bonus se vždy vztahuje na pojistníka, tedy majitel pojistky, což může být odlišný subjekt od majitele nebo držitele předmětného vozidla. Pojistník nemusí být ani držitelem řídičského oprávnění. Tedy, majitel pojistky nemusí být majitel vozidla ani jeho řidič. Důležité dále uvést určitý paradox, že nehodovost se připisuje majiteli pojistky, kdy výchozím bodem je nehoda způsobená daným pojištěným vozidlem. Tedy, v případě, že daný vůz řídí osoba, která není majitelem pojistky a způsobí nehodu pojištěným vozidlem, pak není malus připisován řidiči způsobující nehodu, ale majiteli pojistky. Bonus/malus tedy není obrazem četnosti nehod majitele pojistky (Kociánová, 2012, s. 139).

Bonus představuje tedy nástroj individualizace pojistného dle skutečného škodního průběhu u majitele pojistky. Jde o slevu z pojistného poskytovanou v případě, když v určitém období buď nedošlo k pojistné události, nebo byl škodní průběh nižší, než bylo stanoveno. Jeho opakem je malus. Je poskytován v podobě snížení následujícího pojistného, kdy nejvíce se využívá u havarijního pojištění (Jelínek, 1984, s. 78). Zjednodušeně lze stanovit, že bonus je sleva na pojistném a malus je naopak přírážka k pojistnému. Bonus *„poskytuje pobídku, aby nárok při vzniku pojistné události nebyl pouze na straně pojišťovny, nebo se alespoň snaží ovlivnit chování pojištěného, aby převzal větší péči a tím se více zabránilo případným rizikům“* (Řezáč, 2011, s. 42).

Bonusy a malusy jsou dnes již neoddělitelnou součástí POV/HAV. Ideou bonusů je zvýhodnění „dobrých“ řidičů a trestání „špatných“. Bonus se uděluje zpětně až do roku 2000 za bezeškodný průběh pojištění. Za každých 12 měsíců bez nehody pojišťovna poskytuje bonus (slevu) z pojistného ve výši 5-10 % z POV/HAV záleží na dané pojišťovně. Pokud ovšem dojde k zavinění dopravní nehody od bezeškodného období se odečte určitý

počet měsíců, zpravidla 36. Jedna nehoda tedy „zruší“ 3 roky jízdy bez nehod. Maximální výše bonusů je 65 %, kdy maximálních bonusů lze dosáhnout za 10 let bezeškodného provozu vozidla. Ovšem lze se dostat i do záporných hodnot, a to když mladý řidič po jednom roce pojištění způsobí nehodu, pak je – 24 měsíců, což zpravidla způsobí přírůžku k pojištění ve výši 15 %. Výše malusu může čítat až 150 %, kdy daného řidiče může pojištění vyjít až 2,5x více než beznehodového. Při základní sazbě 5 000 Kč tak může často způsobující nehody hradit až 12 500 Kč za pojištění, oproti bezeškodnému, který může platit pouze 2 500 Kč. Maximální výše bonusu se pohybuje v rozmezí 50-60 %. Pojistník má možnost připlatit si u POV/HAV a bonusu si připojistit, a to ve dvou podobách. Buď individuální připojištění, nebo jako součást dražších variant pojištění. Toto připojištění pak pojistníka chrání před ztrátou bonusů, v případě, že způsobí pojistnou událost. V případě, že pojistník chce přejít k jinému pojistiteli, pak se bonusy v podobě bezeškodného období převádějí a vždy se počítají na veškerá pojištěná vozidla daného pojistníka. Dále nutné dodat, že v případě způsobení dopravní nehody pojistníkovi je tedy odečten od bonusů malus, ale také je veden v registru ČKP jako viník nehody (EPojištění, 2012; Majurník, 2021).

Pro příklad dopadů bonusů/malusů na výši pojistného lze uvést následující příklad: Pojistník ve věku 32 let žijící v Praze a pojišťující Škoda Octavia, 1,9 TDi, 2010 s kupní cenou 100 000 Kč s nulovou nehodovostí a maximálními bonusy v délce 260 měsíců uhradí za HAV all risk se spoluúčastí 5 %, min. 5 000 Kč od 3 791 Kč do 9 134 Kč dle pojistitele, průměrná cena tedy ve výši 6 463 Kč. Shodný řidič se shodným vozidlem a spoluúčastí, s 12. měsíci bezeškodného průběhu a 2. nehodami uhradí za HAV all risk od 5 760 do 16 329 Kč, průměrná cena je následně 11 045 Kč, rozdíl oproti předchozímu řidič je 4 582 Kč. Řidič s nehodami tedy uhradí z hlediska průměrů o téměř 4 600 Kč více než řidič s nulovou nehodovostí a maximálními bonusy (Vlastní zpracování, nakonfigurováno: EPojištění, 2021; EPojištění, 2021s).

### **3.5.7 Spoluúčast v havarijním pojištění**

V kapitole 3.5.4 byl zmíněn klíčový parametr, který ovlivňuje výslednou cenu HAV, a to tzv. spoluúčast. Kociánová (2012, s. 140) spoluúčast, tedy účast pojistníka na pojistném plnění přiřazuje k majetkových pojistným produktům (pojištění domácnosti, pojištění nemovitosti, havarijní pojištění vozidel). Platí, zde přímá úměra, tedy čím je vyšší spoluúčast



nastavena v pojistné smlouvě, tím nižší je pojistné. U havarijního pojištění se spoluúčast vyčísľuje nejčastěji procentem ze škody a minimální platbou, tedy např. spoluúčast 5 % a minimálně 5 000 Kč. Velmi vysoká spoluúčast ovšem výši pojistky výrazně již nesníží.

Bohanesová (2018, s. 92) uvedené potvrzuje, kdy dodává, že se jedná o částku, kterou se pojistitel na škodě podílí. Dále je o tuto částku ponížené případné pojistné plnění.

Lze shrnout, že spoluúčast představuje částku, kterou v případě zaviněné škody provozem vozidla uhradí pojistník ve stanovené procentuální nebo minimální výši, a zbytek uhradí pojistitel. Výše spoluúčasti se stanovuje při sjednávání HAV, a to dle nabídek dílčích pojišťoven od 0 % do 30 %. Nejčastěji jsou voleny výše 3, 5 a 10 % spoluúčasti u HAV. Nejvíce se pak vlastníci pojišťují s 5% spoluúčastí, což představuje nejvyváženější poměr cena a výkonu pojistky. I přes uvedené průměry a doporučení spoluúčasti, lze využít doporučené výpočty pro stanovení optimální výše spoluúčasti na základě výsledné ceny pojištění. Jako vzorový příklad pro nejvýhodnější spoluúčasti lze u varianty all risk na Škodu Superb, rok výroby 2015 v hodnotě 350 tis. Kč (PFP, 2017b). Výsledné hodnoty zobrazuje následující tabulka.

Tabulka 1: Vzorový příklad nejvýhodnější spoluúčasti u havarijního pojištění

Výsledná cena HAV dle výše spoluúčasti		
Varianta HAV	Míra spoluúčasti	Výsledná cena za HAV
All risk	10 %, min. 10 000 Kč	7 429 Kč
All risk	5 %, min. 5 000 Kč	9 079 Kč
All risk	3 %, min. 3 000 Kč	12 081 Kč
<b>1. Pojistná událost s celkovou škodou ve výši 15 000 Kč</b>		
10 %, 10 000 Kč + 7 429 Kč		17 429 Kč
5 %, 5 000 Kč + 9 079 Kč		14 079 Kč
3 %, 3 000 Kč + 12 081 Kč		15 081 Kč
<i>Výstup: Nejvýhodnější HAV je se spoluúčastí 5 %, min. 5 000 Kč</i>		
<b>2. Pojistná událost s celkovou škodou ve výši 350 000 Kč</b>		
10 %, 35 000 Kč + 7 429 Kč		42 429 Kč
5 %, 17 500 Kč + 9 079 Kč		26 579 Kč
3 %, 10 500 Kč + 12 081 Kč		22 581 Kč
<i>Výstup: Nejvýhodnější HAV je se spoluúčastí 3 %, min. 3 000 Kč</i>		

Zdroj: PFP, 2017b

Lze tedy shrnout, že spoluúčast u HAV představuje částku, kterou se pojištěný podílí na pojistné události. Je předem stanovena v pojistné smlouvě ve 3. možných podobách. Buď jako fixní částka (např. 5 000 Kč) a pojišťovna pak doplatí zbytek. Dále jako procentuální podíl (např. 5 %) a jejich kombinací, tedy procentuální vyjádření, které je doplněno i minimální fixní částku (Vochková, 2021).

### 3.6 Pojišťovací zprostředkovatelé

V přechozích kapitolách byly představeny určité základy pojištění s bližším cílením na pojištění havarijní. Otázka, která ovšem nebyla doposud detailněji zodpovězena je: „*Jak vlastně jakékoli pojištění funguje z hlediska jeho založení či nabízení?*“

Možnost nabízet a následně zakládat pojištění mají v českém prostředí a dle české legislativy pouze dva subjekty, a to pojišťovny jako pojistitelé nebo jejich externí partneři, což jsou tzv. pojišťovací zprostředkovatelé. Oba tyto subjekty musejí mít příslušná povolení k provozu pojišťovací činnosti (Bohanesová, 2018, s. 35).

Problematiky pojišťovacích zprostředkovatelů je značně rozsáhlá, a to jak z hlediska jejich vymezení, regulace, typů atd., a to i vlivem již poměrně dalekosáhlé historie sahající až do roku 1934, ve kterém byl schválen a přijat zákon č. 145/1934 Sb., zákon o pojistné smlouvě, který reguloval činnosti pojišťovacích jednatelů a pojišťoven. Uvedený zákon v hlavě 3. § 43-47 definoval tehdejšího pojistného jednatele, jeho oprávnění, vědomost a uvádění nepravdivých dat (Beck online, 2013).

Dalším důležitým historickým mezníkem v regulaci a definování aktivit pojišťoven a pojišťovacích zprostředkovatelů byly roky 2004 a 2018. V prvním uvedeném roce se jednalo o zákon 38/2004 Sb., zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí upravující tedy činnost uvedených zprostředkovatelů (Vávrová, 2014, s. 36). V roce 2018 ovšem došlo k zásadní rekonstrukci prostřednictvím zákona č. 170/2018 Sb., zákon o distribuci pojištění a zajištění. Novelizace byla přijata na základě snahy sjednocování kontroly subjektů nad finančním trhem na základě vydané evropské směrnice č. 2009/138/ES (ATLAS consulting, 2018).

Sjednat pojištění lze tedy buď prostřednictvím pobočky, webu pojišťovny nebo prostřednictvím pojišťovacích zprostředkovatelů, kteří jsou značně nezávislí a mají

zpravidla vyšší pravomoci (např. u poskytování slev a výjimek u pojistných produktů) než zaměstnanci pojišťoven. Dále zprostředkovatel může mít uzavřenou smlouvu s více pojišťovnami, takže má širší cenovou i produktovou škálu produktů.

Česká asociace pojišťoven, ČAP (2020a) definuje dle uvedeného zákona z roku 2018 zprostředkovatele jako subjekt působící v pojišťovnictví, který jedná jménem pojistitele nebo spotřebitele. Do jeho aktivit spadá nabídka možnosti sjednat, změnit či ukončit pojištění, dále předkládat návrhy na sjednání, změny nebo ukončení pojištění. Zprostředkovatel je oprávněn provádět další případné úkony směřující ke sjednání, změně nebo ukončení pojištění, včetně poskytnutí doporučení vedoucích ke sjednání, změně či ukončení pojištění. V neposlední řadě je tedy oprávněn sjednávat nebo měnit pojištění a pomoci při správě pojištění a při uplatnění příslušných práv z pojištění. Představovaný zprostředkovatel může být fyzickou, ale i právnickou osobou, která je dle zápisu do registru České národní banky (ČNB) způsobilá k výkonu aktivit zprostředkování pojištění. Uvedený registr ČNB je seznamem pojišťovacích zprostředkovatelů naplňující podmínky zákona č. 170/2018 Sb., a jsou oprávněni provozovat činnosti pojišťovacího zprostředkovatele.

Zákon 170/2018 Sb., konkrétně v §2 bodu i) definuje pojišťovacího zprostředkovatele jako podnikatele, který zprostředkovává pojištění nebo zajištění (MVČR, 2018).

Nývtová a Mirinič (2010, s. 29) dodávají, že stabilita komplexního finančního trhu je pro fungování ekonomik základem. K jejímu zabezpečení slouží strukturované regulace (stanovení pravidel) a dohled (kontrola dodržování daných pravidel). V ČR je od dubna 2006 dohled nad finančním trhem, včetně pojišťovacích zprostředkovatelů, integrován do jedné instituce, kdy, jak již bylo v práci uvedeno, a to ČNB.

Dále uvedený zákon z roku 2018, v části II, §5-39 rozlišuje 4 hlavní kategorie pojišťovacích zprostředkovatelů a jejich práva a povinnosti, a to následovně (MVČR, 2018):

- a) samostatný zprostředkovatel (v § 6-14),
- b) vázaný zástupce (v § 15-23),
- c) doplňkový pojišťovací zprostředkovatel (§ 24-32),

- d) pojišťovací zprostředkovatel s domovským členským státem jiným, než je Česká republika (§ 33-39).

**Samostatný zprostředkovatel** je subjekt, který při splnění podmínek získal oprávnění od ČNB zprostředkovávat pojištění nebo zajištění. Uvedenou aktivitu vykonává buď jako pojišťovací agent nebo makléř. Agent je v případě, že zprostředkovává pojištění pro pojišťovnu a makléř pro zákazníka. Ať už je zprostředkovatel v jakékoli uvedené pozici musí mít vždy vztah podložený písemnou smlouvou (tedy buď s pojišťovnou, nebo zákazníkem). Pro výkon je vždy vyžadováno pojištění proti případné škody vzniklé porušením dané povinnosti zprostředkovatele. S účinností od 12. června 2020 pojistný limit musí být sjednán v hodnotě nejméně 1 300 380 EUR na jednu pojistnou událost a 1 924 560 EUR pro případ souběhu více pojistných událostí v jednom roce. Druhý uvedený, **vázaný zástupce**, je oprávněná osoba zprostředkující pojištění nebo zajištění dle zápisu vázaného zástupce do registru ČNB. I tento typ zprostředkovatele se zaměřuje na zprostředkování pojištění a zajištění. Aby mohl tyto aktivity vykonávat, musí mít oprávnění v podobě písemné smlouvy se zastupovaným subjektem, který musí mít sídlo v ČR. Smlouvu může mít ovšem pouze s jedním zastoupeným. Je zde nutná archivace dokumentů prokazující způsobilost k výkonu vázaného zástupce po dobu 10. let od ukončení předmětné zprostředkovatelské aktivity. V případě, že samostatný zprostředkovatel nebo pojišťovací zprostředkovatel s domovským členským mimo ČR, při své činnosti využije služeb vázaného zástupce, pak v případě vzniku škody je povinně nahradit její výše tak, jako by ji způsobil sám. Pojišťovna nebo zajišťovna uvedenou škodu nehradí; podmínkou je ovšem důsledný výběr zprostředkovatele a dohled nad ním, jinak se uvedená výjimka na pojišťovnu/zajišťovnu nevztahuje a hradí škodu. Třetím možným zprostředkovatelem je tzv. **doplňkový pojišťovací zprostředkovatel**. Opět se jedná o subjekt, který disponuje oprávněním zprostředkovávat pojištění na základě zápisu doplňkového pojišťovacího zprostředkovatele pro daného zastoupeného do registru ČNB. I zde musí být daný vztah zastoupeného a zprostředkovatele uzavřen písemnou smlouvou o zprostředkování pojištění nebo zajištění. Zastoupeným může být pojišťovna, samostatný zprostředkovatel nebo pojišťovací zprostředkovatel s domovským státem jiným, než je ČR. Doplnkový pojišťovací zprostředkovatel je ovšem pravomocný zprostředkovávat jen ta pojištění, která jsou doplňkem k dodávanému zboží nebo poskytované služby, a navíc v podobě doplňkové aktivity. Délka archivace potřebných oprávnění po zániku dané zprostředkovatelské činnosti

je shodná jako u předchozího typu. Odpovědnost za škody jsou i zde shodné s předchozím typem. Poslední uvedený je **pojišťovací zprostředkovatel s domovským členským státem mimo ČR**. Tento subjekt může pak na území ČR vykonávat zprostředkovatelskou činnost v rozsahu, v jakém je oprávněn provozovat ve své domovské zemi, a to buď na základě svobody usuzování, nebo na základě svobody dočasně poskytovat služby. Předmětný subjekt je povinen před zahájením dané činnosti oznámit tento záměr ČNB, která následně vydá schvalovací nebo zamítací stanovisko. V případě schválení ČNB předá veškerá pravidla a podmínky výkonu (MVČR, 2018; ČAP, 2020a).

Výkon pojišťovacího zprostředkovatele s sebou nese určité povinnosti a požadavky. Jako první lze uvést zajištění zápisu v registru ČNB. Dále prokázání důvěryhodnosti, odborné způsobilosti, včetně následného vzdělávání. Odborná způsobilost je prokazována vysvědčením o maturitní zkoušce nebo dokladem o vyšším vzdělání. Následné vzdělání akreditovaná osoba dokládá osvědčením o výkonu dané požadované odborné zkoušky (např. z finančních trhů, pojistných podmínek a produktů atd.) (MVČR, 2018).

## 4 ANALYTICKÁ ČÁST

Předchozí část této práce představila přední pojmy a základy pojistného trhu z teoretického hlediska, kdy obsah byl směřován na vybrané havarijní pojištění, ale také v nižší míře na povinné ručení, na genezi pojistného trhu a různé formy a klasifikaci pojištění. Následující analytická část mapuje český pojistný trh s havarijním pojištěním z praktického komplexního i dílčího pohledu, kdy snahou je stanovit hlavní aspekty, které jej ovlivňují, modifikují a možno určují jeho budoucí vývoj, a to od vybraných roků 90. let minulého století.

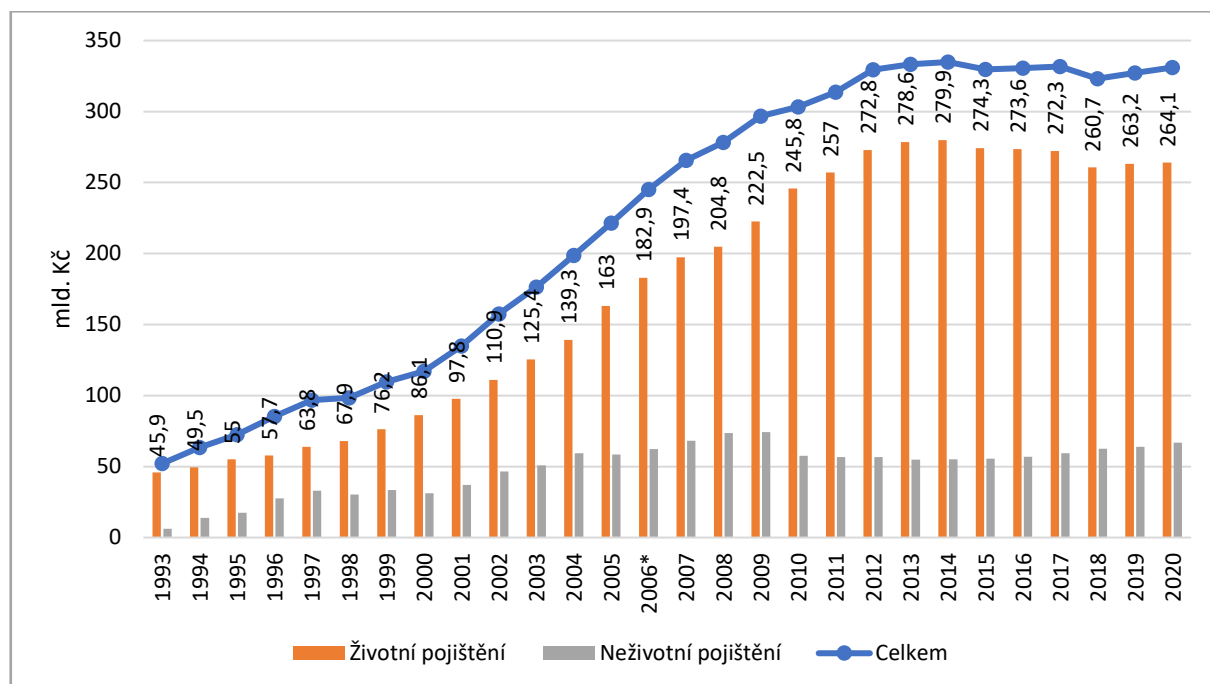
### 4.1 Vývoj českého pojistného trhu

Vývoj českého pojistného trhu od 90. let minulého století lze konstantně charakterizovat jako růstový a dynamický trh kopírující vývoj v zahraničí, kdy nesporně a bez cyklických výkyvů převažuje podíl neživotního pojištění nad životním, což je tedy opačný trend než u zahraniční preference. Dynamika růstu byla patrné nejen v počtu vznikajících pojišťoven (blíže viz kap. 4.2 této práce), ale také narůstajících počtů sjednaných životních a zejména neživotních pojistných produktů. Nutné ovšem dodat, že při komparaci s vyspělými pojistnými trhy dosažená úroveň celkové propojištěnosti v ČR na přelomu let 1999 a 2000 byla zhruba na poloviční úrovni a nerefletovala perspektivní potenciály českého pojišťovnictví. Míra pojištěnosti činila v EU 1998 průměrnou hodnotu 7,4 %, kdy hodnoty se nejčastěji u členských zemí pohybovaly v rozmezí 5-10 % (ale např. u Velké Británie se jednalo o 12,1 %, u Lucemburska dokonce o 34,8 %). ČR měla pojištěnost v zemi v roce 1996 na hodnotě 2,6 % a v roce 1998 na 3,1 %, což bylo tedy stále podprůměrné. Určité bloky pro růst pojistného trhu v ČR lze spatřovat v 90. letech zejména v dlouhodobém řešení oblastí typu finální verze penzijního systému, vývoj legislativy, vztah veřejnosti k pojištění a vývoj ekonomiky (ČAP, 1999, s. 9). 90. roky minulého století byly z hlediska vývoje českého pojistného trhu dále ve znění již připravovaného vstupu země do EU, kdy byly již prováděny legislativní změny k harmonizaci příslušné legislativy. Změny legislativy (např. přijetí zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla) umožnily rozvoj českého pojišťovnictví a pojistného trhu, včetně zajištění jeho globální stability. Během předemtných let min. století vzrostl počet pojišťoven z 3 v roce 1991 na 41 v roce 2000, kdy se jednalo zejména o univerzální nebo

neživotní pojišťovny s převažujícím tuzemským kapitálem. Vzrostla i celková pojištěnost v ČR z původních 2 % vůči HDP z roku 1991 na 3,6 % v roce 2000. České pojišťovnictví se tedy v letech 1991-2000 vyvíjelo uspokojivě, nicméně výkonnost oproti zemím EU je podprůměrná (ČAP, 2000, s. 4, 7, 9-10).

Dále lze představovaný vývoj shrnout prostřednictvím celkové dosahované finanční stability výhradně českého pojistného trhu za roky 1993 až 2020. Tuto proměnou lze vyhodnotit na základě vývoje tzv. vývoj technických rezerv pojišťoven. Klíčový je vývoj technických rezerv u životního pojištění, který v podstatě představuje úspory klientů u pojišťovny. Uvedený vývoj demonstruje následující grafické zobrazení.

Graf 1: Vývoje technických rezerv ČR v letech 1993-2020, v mld. Kč



\*V roce 2006 uvádí zdroj chybně součet ve výši 253 mld. Kč při součtu životního a neživotního pojištění 182,9 + 62,3 mld Kč. V grafu je uveden správný součet dle autora práce.

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 12; ČAP, 2009, s. 75; ČAP, 2020b, s. 100

Z grafu vidíme, že v celém sledovaném období lze vývoj hodnotit pozitivně a lze potvrdit finanční stabilitu pojistného trhu. Mírný propad zaznamenáváme pouze v roce 2018. Náklady na pojistná plnění se v letech 2016-2018 téměř nezměnily (v roce 2016 jsou náklady 91,6 mld. Kč, v roce 2017 jsou náklady 91,4 mld. Kč a v roce 2018 pak ve výši 92,8). Pokračující změny jsou ovšem v dílčí struktuře pojistného plnění, kdy rostou pojistná plnění

zejména na HAV, dále mírně i úrazu a ostatních rizik. Pokračující nárůst pojistného plnění u HAV můžeme sledovat až do roku 2020 včetně. Roky 2010 a 2020 jsou z hlediska vývoje spojovány zejména s katastrofami v letech 2010-2013 v podobě škod vzniklých z přírodních živlů, ale také postupně narůstajícím vyšším odškodňováním v segmentu neživotního pojištění, tedy pojištění motorových vozidel. Naopak v životním pojištění je trend narůstajícího předepsaného plnění, ale předčasného ukončování smluv spojený s výplatou odkupného a mírným snižováním nově uzavíraných smluv. Roste ovšem trh s neživotním pojištěním. Právě narůstající plnění ze životního pojištění vlivem jeho ukončování, ale také mírný nárůst u POV a HAV z hlediska plnění mají patrně vliv na pokles výše technických rezerv. Jak již bylo výše uvedeno, žádoucí je rostoucí trend rezerv, aby byla zajištěna dostatečná likvidita pojišťoven (ČAP, 2017, s. 80; ČAP, 2018, s. 17; ČAP, 2020b, s. 94). Období 21. století lze označit tak za spíše růstovou éru pojistného trhu, kdy roste oblíbenost pojištění HAV, počet pojišťoven se vrací/klesá na hodnoty v roce 2001. Nicméně uvedené století je také stoletím stagnace vývoje pojistného trhu, a to zejména vlivem událostí v letech 2010-2013, kdy např. v roce 2013 došlo k nárůstu pojistného plnění u neživotního pojištění vlivem červnových povodní a následných letních bouří. Došlo tak k určité stagnaci, která byla v následujících letech kompenzována růstem smluv zejména v neživotním pojištění, což je ovšem opačný trend, kdy průměrný podíl neživotního pojištění na celkové pojistěnosti v ČR od roku 1993 činí 63,4 % neživotního pojištění ku 36,6 % životního pojištění. V evropských zemích je tedy poměr obrácený. Neživotní pojištění je nejvíce zastoupeno po celé období primárně pojištěním majetku, a postupně také povinným a dobrovolným/havarijním pojištěním vozidel. U životního pojištění skladba za sledované období kolísala ztelněji, kdy prvotně bylo předmětné pojištění jednoznačně zastoupeno krytím rizik pro případ dožití a smrti. Postupem vývoje ve 21. století bylo toto postavení nahrazeno pojištěním spojeným s investičními fondy a ve druhé polovině 10. let 21. století také doplňkovými pojištěními. Struktura je blíže představena v následující kapitole 4.2.

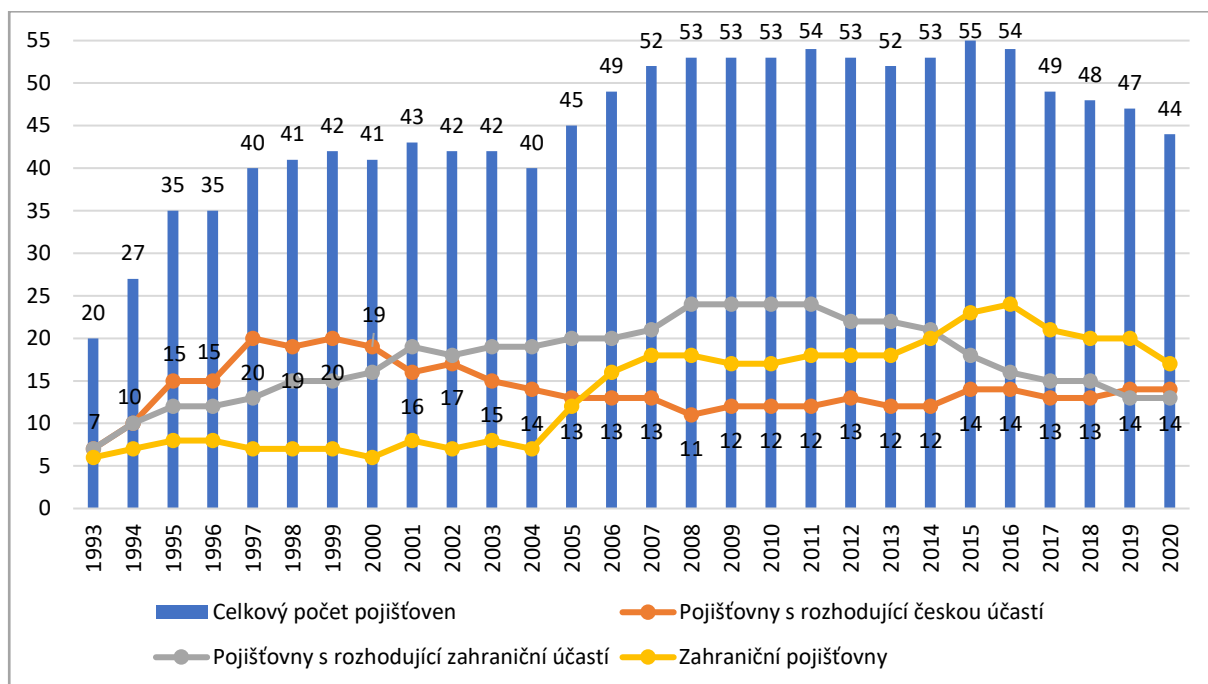
## **4.2 Struktura českého pojistného trhu**

Strukturu českého pojistného trhu lze datovat či analyzovat ke dni vzniku samostatné České republiky, tedy k 1. lednu 1993. Od pádu komunistického režimu v roce 1989 prošla česká (tehdejší československá) ekonomika zásadní změnou, která ovlivnila veškeré průmysly, včetně pojišťovnictví. Jednalo se o přechod od centrálně plánovaného



hospodaření k tržnímu hospodářství, po vzoru rozvinutých zejména západních a demokraticky smýšlejících zemí. Navazující legislativa a aplikace tržní ekonomiky, včetně umožnění soukromého podnikání byly základem pro novou legislativu v oblasti pojišťovnictví (zejména zákon 185/1991 Sb., o pojišťovnictví), kdy bylo umožněno začít podnikat na českém a slovenském území v odvětví pojišťovnictví. Nicméně zásadnější rozmach pojistného trhu zapříčinila až novelizace uvedeného zákona v roce 1994. Dle novely byl také zaveden dozor nad pojišťovny v podobě ministerstva financí (Polouček a kol, 2009, s. 313). Nicméně, v roce 1992 byl tedy český pojišťovací trh otevřen i pro zahraniční podniky. Otevřené hranice s pádem komunismu zapříčinily enormní růst počtu motorových vozidel, což pouze český pojistný trh posilovalo, a to jak vlivem základního pojištění, tak i havarijního. Strukturu pojistného trhu lze primárně představit na základě vývoje počtu pojišťovacích subjektů operujících na předmětném trhu. Při vzniku ČR v roce 1993 na trhu fungovalo celkem 20 pojišťoven (v roce 1991 byly na trhu jen 3 pojišťovny a v roce 1992 pak 12). Až do roku 2000 se jejich počet zdvojnásobil, kdy největší rozmach v uvedeném počtu za celé referenční období nastal v letech 1993 až 1998 tedy po zpřístupnění českého trhu konkurenci. Do vstupu ČR do EU v roce 2004 operovalo na trhu průměrně 7 zahraničních pojišťoven. V roce 2005 se jednalo o 12 poboček a v roce 2020 o 17. Konec 20. století byl dále ve znění převládajících pojišťoven s převažující českou účastí. Přelom století ovšem znamenal i přelom v této struktuře a od roku 2001 je již český trh zastupován v převaze poboček pojišťoven s převažující zahraniční účastí. Od roku 2015 dominují českému trhu jednoznačně zahraniční pojišťovny, ale roste i počet s tuzemskou účastí. Následující grafické zobrazení znázorňuje popsany vývoj počtu pojišťoven za sledované referenční období let 1993 až 2020 dle jejich kapitálu, tedy zda se jedná o pojišťovnu s majoritní českou účastí nebo zahraniční ku celkovému počtu pojišťoven za daný rok.

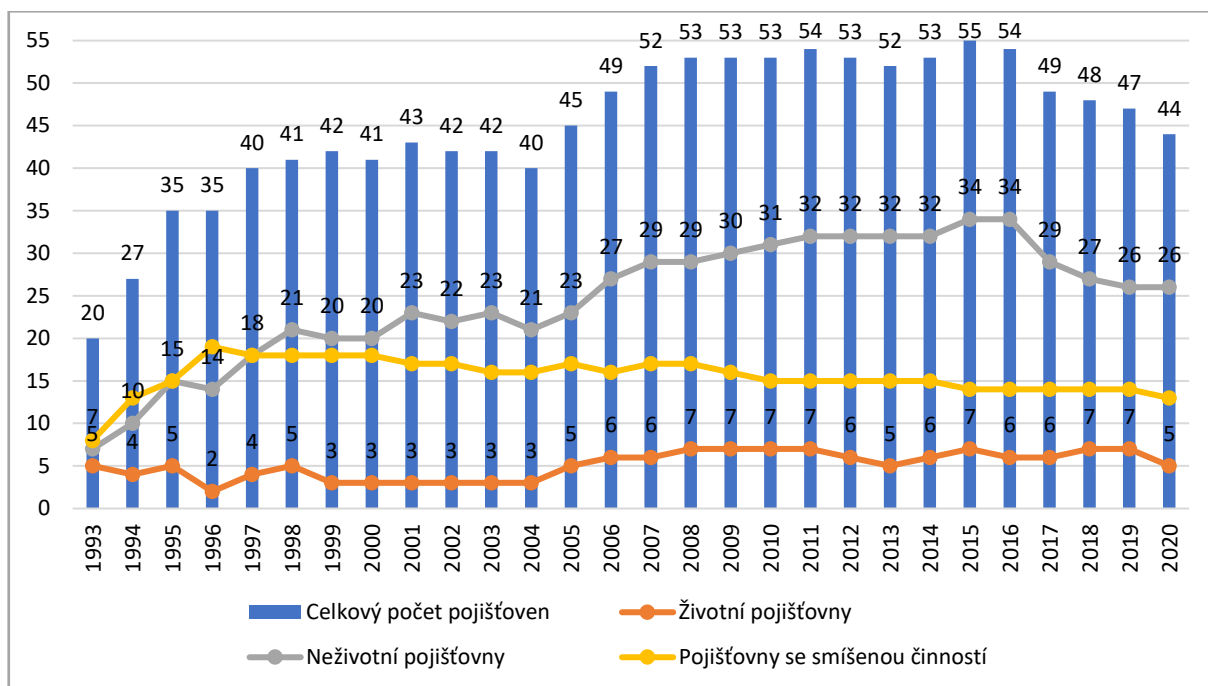
Graf 2: Vývoj počtu pojišťoven dle jejich kapitálu v ČR, za období let 1993-2020



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 8; ČAP, 2020b, s. 98

Na strukturu lze nahlížet dle různých ukazatelů, a to nejen dle počtu subjektů na trhu, ale i dle jejich zaměření. Z hlediska pojišťoven se jedná o proměnnou v podobě cílení na poskytování produktů životního nebo neživotního pojištění, nebo jejich kombinace. Trend vývoje není tak dramatický jako u předchozího grafu 2. Z hlediska cílení pojišťoven je český trh za celé sledované období zastupován jednoznačně neživotními pojišťovnami, a poměrně stabilním mírným růstem zastoupení smíšených a životních pojišťoven, které jsou ovšem ve značně nižší míře než pojišťovny neživotní. Opět je vývoj detailněji demonstrován prostřednictvím následujícího grafického zobrazení.

Graf 3: Vývoj počtu pojišťoven dle jejich zaměření v ČR, za období let 1993-2020

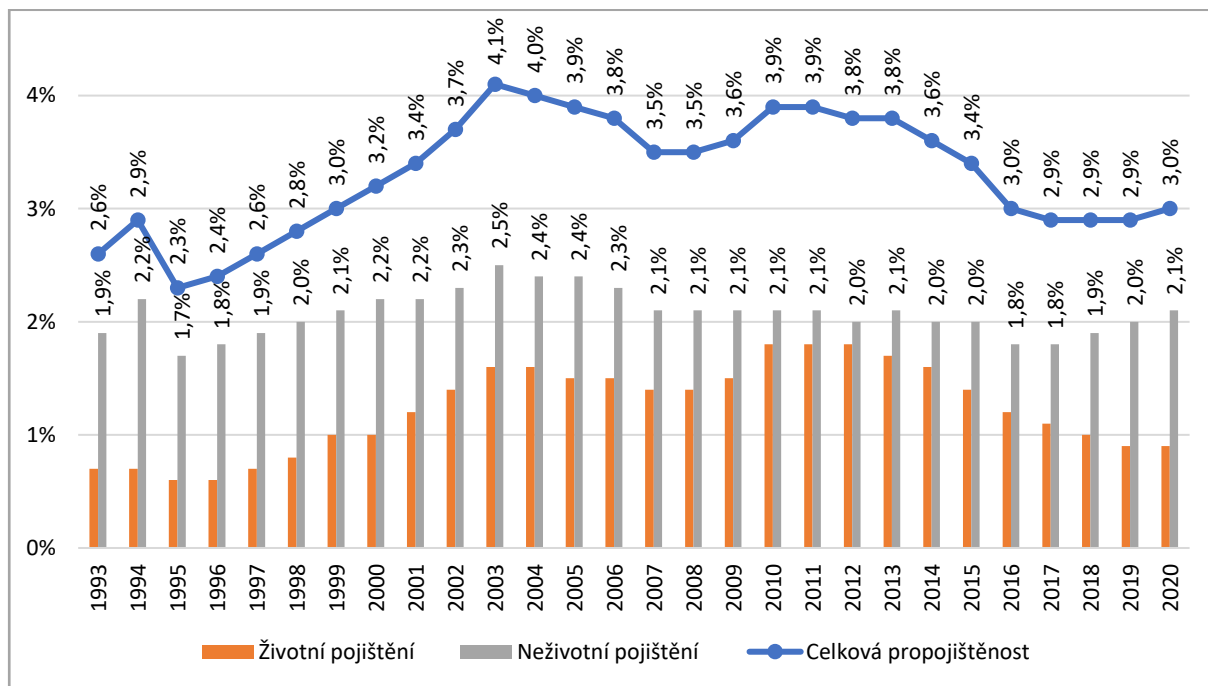


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 8; ČAP, 2020b, s. 98

Dynamiku českého pojistného trhu dále vystihuje míra pojištěnosti, kdy, jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, pojištěnost má sice převažující růstový trend s výraznými výkyvy, ale je stále na podprůměrné úrovni oproti průměru v EU. Celková pojištěnost se v letech 1993 a 1994 postupně zvyšovala, kdy dosáhla 2,9 %. V roce 1995 došlo k propadu na hodnotu 2,5 %, což bylo způsobeno především dynamičtějším růstem HDP (17 % v běžných cenách), oproti předepsanému pojistnému (16 %). V roce 1999 pak přesáhla pojištěnost v ČR hranici 3 %. I tak ovšem dosažená úroveň je zhruba poloviční oproti EU. Vývoj ukazatele pojištěnosti v 90. letech tedy nebyl zdaleka tak optimistický jako jiné ukazatele (např. počet pojišťoven). I když v roce 2003 stoupl ukazatel na své historické maximum, 4,1 %, na českém trhu je stále prostor pro rozšiřování nabídky pojistných produktů ve všech odvětvích (Čejková, 2002, s. 49-50). Období do roku 2010 bylo dále charakteristické, že se populace více zaměřovala na produkty neživotního pojištění, avšak po letech celosvětové hospodářské krize (2007-2009) se trend začal vyrovnávat a do popředí většího zájmu občanů se dostávaly i produkty životního pojištění. Tento nárůst ovšem vydržel jen v letech 2010-2013, kdy je podíl pojištěnosti životního pojištění shodný, a to na hodnotě 1,8 %. Následně podíl postupně klesal až na hodnotu 0,9 % v roce 2020. Uvedený nárůst zájmu o produkty životního pojištění lze připisovat rostoucí obavě o možnou platební

neschopnost při vzniku zdravotní újmy. Trend ovšem nevydržel. Uvedený vývoj celkové a dílčí pojistitelnosti zobrazuje graf 4 této práce.

Graf 4: Vývoj pojistitelnosti (podíl pojistného na HDP) v ČR za období let 1993-2020, v %

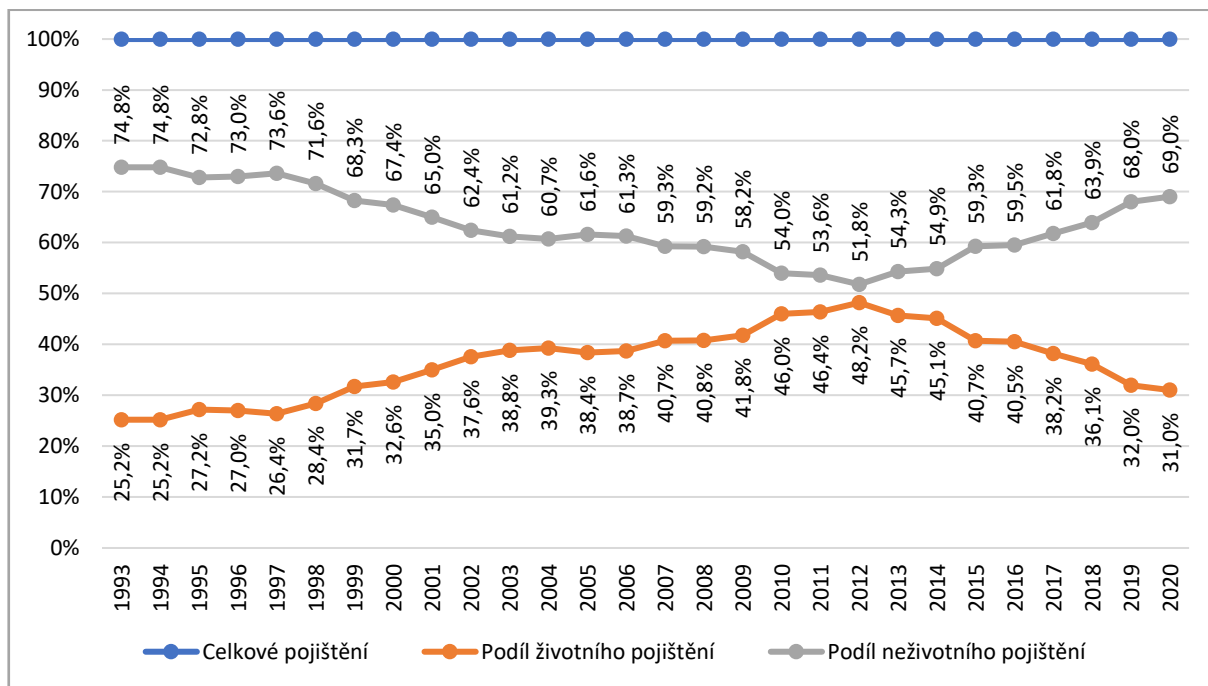


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2002, s. 8; ČAP, 2020b, s. 98

Oblíbenost a míru zastoupení ve vývoji struktury českého pojistného trhu lze na předchozí ukazatel doplnit či potvrdit o zobrazení vývoje procentuálních podílů produktů životního a neživotního pojištění za sledované období. Následující graf tedy kopíruje vývoj grafického zobrazení 4 této práce. Z vývoje je patrná prvotní preference produktů neživotního pojištění na začátku sledovaného období, kdy postupně podíl klesl z roku 1993 na své historické minimum, a to až o 23 % v roce 2012 (51,8 %). Nicméně následně poměr zastoupení produktů uvedených forem pojištění se opět vrací na své původní hodnoty v začátku sledovaného období. Lze tedy nejspíše potvrdit, že na změnu preference životního nebo neživotního pojištění mají vliv nečekané a nepříznivé ekonomické stavy a krize. Konec roku 2020 a zejména rok 2021 bude již v historických análech spojován s další drtivější krizí, a to krizí covidu-19 a zastavené ekonomiky světa. Bude zajímavé sledovat, zda i tato krize způsobila větší poptávku po produktech životního pojištění, kdy ovšem oblibu může eliminovat snaha o snižování všech nákladů domácnosti. Ovšem vraťme se zpět k vývoji podílů pojistitelnosti ČR. Jak je patrné z komplexního vývoje, česká populace postupně

snižovala nerovnost poměru životního a neživotního pojištění, kdy ovšem tento trend ustál v roce 2013 a v roce 2000 se poměry blíží k hodnotám v roce 1999.

Graf 5: Vývoj podílu životního a neživotního pojištění v ČR za roky 1993-2020, v %



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 85; ČAP, 2000, s. 13; ČAP, 2001, s. 11; ČAP, 2002, s. 10; ČAP, 2003, s. 13; ČAP, 2004, s. 13; ČAP, 2006, s. 12; ČAP, 2007, s. 12; ČAP, 2009, s. 11; ČAP, 2011, s. 12; ČAP, 2012, s. 13; ČAP, 2014, s. 14; ČAP, 2016, s. 18; ČAP, 2018, s. 19; ČAP, 2020b, s. 17

Z předchozího rozboru je již patrné, že český pojistný trh je z hlediska celkové pojištěnosti růstový, ale podprůměrný oproti EU, kdy je zastoupený zahraničními pojišťovnami a zejména produkty neživotního pojištění.

Preference klientů pojišťoven se z hlediska produktů životního i neživotního pojištění prošla taktéž určitými změnami, a to ztelněji u produktů životního pojištění. V začátku 21. století populace zejména poptávala pojištění pro případ dožití a smrti, dále v nižší míře důchodové pojištění a svatební pojištění včetně pojištění výživy dětí. Tato skladba se ovšem postupně zcela změnila a pojištění pro případ dožití a smrti, důchodové pojištění i svatební pojištění jsou dnes na minimálních hranicích, v podstatě na chvostu vývoje uvedeného v tabulce 2. Naopak prvenství v zastoupení předmětných produktů získalo pojištění spojené s investičními fondem a doplňková pojištění k životním.

Zmíněná struktura zastoupení produktů životního pojištění za roky 2000-2020 je tedy zobrazena v níže uvedené tabulce.

Tabulka 2: Struktura pojistného trhu v ČR dle % skladby vybraných položek životního pojištění za roky 2000\*-2020, v %

Druh životního pojištění	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pojištění pro případ dožití a smrti	61,3	62,8	57,2	59,5	60,2	57,5	50,8
Pojištění spojené s investičním fondem	6,7	8,7	9,2	11,9	13,7	16,8	24
Doplňková pojištění k životnímu pojištění	4,7	4,3	12,9	10,9	10,8	11,4	11,5
Důchodové pojištění	11,9	11,5	8,2	8	7,3	6,2	5,9
Svatební pojištění + pojištění výživy dětí	10,3	9,9	8,4	6,8	5,6	5,5	5,2
Pojištění pro případ smrti	2,8	1,1	1,1	1,3	1,4	1,7	2,1
Kapitálové činnosti	2,3	1,7	3	1,6	1	0,9	0,5
Druh životního pojištění	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pojištění pro případ dožití a smrti	43,5	39,6	37,3	32,6	28,7	26,1	28,8
Pojištění spojené s investičním fondem	34	37,9	40,1	47,3	50,8	52,6	48,5
Doplňková pojištění k životnímu pojištění	10,5	10,8	11,6	11,1	12,2	12,9	14,2
Důchodové pojištění	4,8	4,3	3,8	2,9	2,6	2,5	2,5
Svatební pojištění + pojištění výživy dětí	4,5	4,2	3,7	2,7	2,3	2	1,7
Pojištění pro případ smrti	2,3	2,8	3,1	3,2	3,2	3,6	4,1
Kapitálové činnosti	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
Druh životního pojištění	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pojištění pro případ dožití a smrti	24,8	17,7	12,8	10,8	9,9	8,8	7,3
Pojištění spojené s investičním fondem	51,9	55,9	59,2	59,4	57,5	54,8	50,5
Doplňková pojištění k životnímu pojištění	15,3	17,6	19,8	21,5	23,9	27,2	32,6
Důchodové pojištění	2,2	2,3	2,3	2,3	2,2	2	1,8
Svatební pojištění + pojištění výživy dětí	1,4	1,4	1,3	1,2	1,1	0,9	0,8
Pojištění pro případ smrti	4,2	5,1	4,6	4,9	5,4	6,3	7
Kapitálové činnosti	0,2	0	0	0	0	0	0

\*Data jsou uváděna až od roku 2000, kdy statistiky za 90. roky min. století nejsou zveřejněny

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2002, s. 56; ČAP, 2003, s. 43; ČAP, 2020b, s. 99

Z hlediska preference produktů neživotního pojištění nejsou změny tak razantní, kdy stálíci je pojištění majetku a pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Postupně ovšem

na oblibě rostlo havarijní pojištění, které je v roce 2020 obdobné hodnotě jako pojištění majetku a vzrostlo o 14,8 %. Detailněji strukturu u neživotního pojištění zobrazuje tabulka 3.

Tabulka 3: Struktura pojistného trhu v ČR dle % skladby vybraných položek neživotního pojištění za roky 2000\*-2020, v %

<b>Druh neživotního pojištění</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	19,3	19,8	19,8	18,7	30,9	30,5	30,4
Havarijní pojištění	7,3	8,9	13,2	12,8	21	21,2	21
Pojištění majetku	27,8	25,4	16,4	16,8	24,8	24,4	23,4
Pojištění odpovědnosti za škodu	0,4	0,5	0,5	0,5	5,5	6	5,7
Ostatní	9,2	7,2	8	8,3	11	11	12,4
Zákonné pojištění odpovědnosti	3,4	3,2	4,5	4,1	6,8	6,9	7,1
<b>Druh neživotního pojištění</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	29,9	29	29	27,1	25,2	25,1	25,1
Havarijní pojištění	20,8	20,4	19,9	18,6	17,9	18,7	18,5
Pojištění majetku	22,2	22,7	23,7	23,9	24,8	24,9	25,2
Pojištění odpovědnosti za škodu	5,7	5,9	6,3	6,9	6,8	7,4	7,6
Ostatní	14	14,2	13,5	16	17,2	15,6	15,3
Zákonné pojištění odpovědnosti	7,4	7,8	7,6	7,5	8,1	8,3	8,3
<b>Druh neživotního pojištění</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	25,7	25,2	24,7	24,2	24,2	24,5	25,4
Havarijní pojištění	18,3	18,7	19,7	20	20,6	21,1	22,1
Pojištění majetku	25,2	24,6	23,9	23,6	23,3	22,7	22,9
Pojištění odpovědnosti za škodu	7,8	7,9	8	8	8,1	8	8,4
Ostatní	14,7	15,3	15,3	15,8	15,2	15,1	12,7
Zákonné pojištění odpovědnosti	8,3	8,3	8,4	8,4	8,6	8,6	8,5

\*Data jsou uváděna až od roku 2000, kdy statistiky za 90. roky min. století nejsou zveřejněny

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 14; ČAP, 2001, s. 12; ČAP, 2003, s. 14; ČAP, 2020b, s. 99

### 4.3 Vývoj podílu pojistného

Jak již bylo v práci zmíněno, vývoji pojistného trhu lze posuzovat z řady různých pohledů a dle řady různých indikátorů. Vyjma předchozích ukazatelů či výsledné struktury je účelné sledovat dynamiku růstu dle podílu předepsaného pojistného.

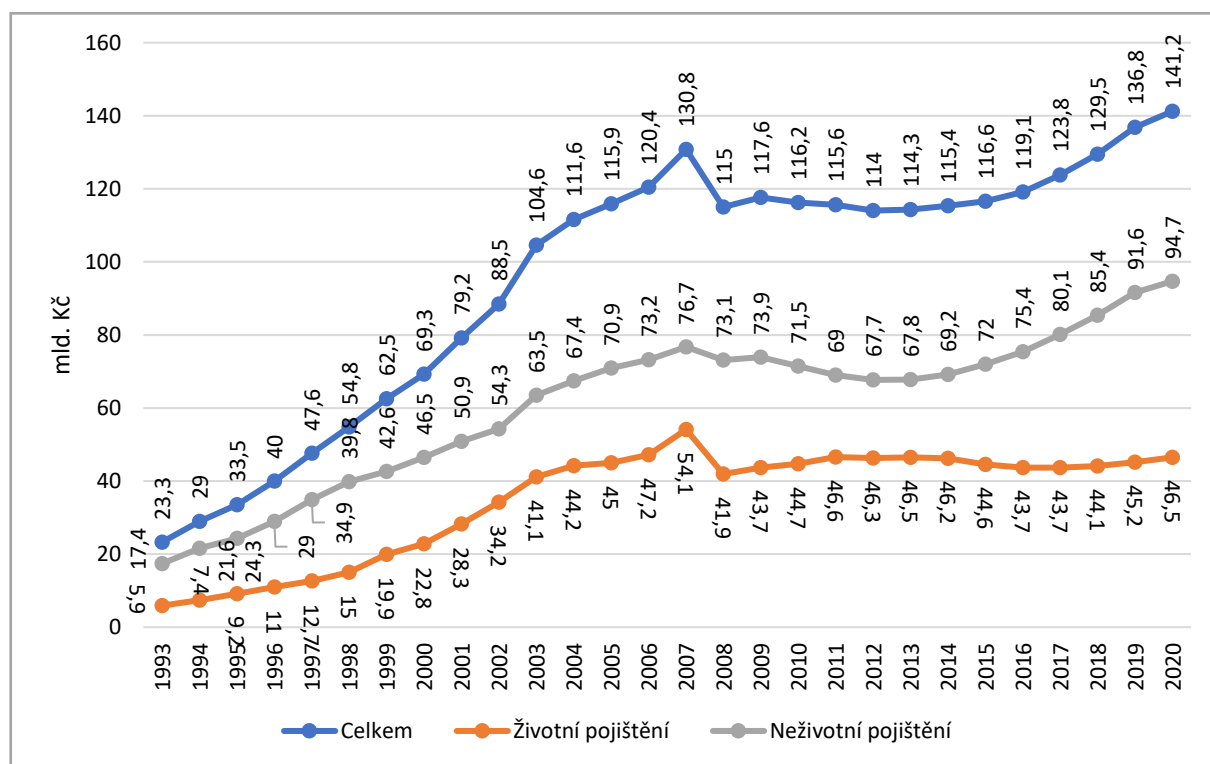
Český pojistný trh je od jeho demonopolizace v začátku 90. let minulého století charakteristický enormním růstem uvedeného ukazatele. Růst se týkal zejména životního pojištění, který byl zapříčiněn změnami v přístupu k životnímu pojištění oproti předchozímu vývoji. Podpora pojistného byla dále způsobena daňovým zvýhodněním u životního pojištění se spořicí složkou a adaptace životního pojištění na podmínky demokratické společnosti, ale také vývojem neživotního pojištění. Růst zájmu o produkty životního pojištění byl v neposlední řadě v 90. letech podpořen snižováním úrokových sazeb u vkladů v bankovních institucích a aktivnější politikou prodeje pojišťoven (Ducháčková a Daňhel, 2010, s. 172).

Předepsané pojistné v ČR bylo na počátku 90. let na hodnotě 23,3 mld. Kč (v podílu 5,9 mld. Kč životní pojištění a 17,4 mld. Kč neživotní). V roce 2000 dosáhlo výše 69,3 mld. Kč (podíl 22,8 ku 46,5 mld. Kč). Za období 90. let vzrostlo o 51,4 mld. Kč/194,4 % (podíl životního pojištění vzrostl o 16,9 mld. Kč/286,5 % a neživotní o 28,6 mld. Kč/167,4 %). Růst byl podpořen jak inflací, tak také pozitivním výkonem celého národního hospodářství (ČAP, 2000, s. 11). V začátku 21. století (v letech 2001-2004) pokračoval meziroční růst předepsaného pojistného o více než 10 mld. Kč. Tento růst byl zapříčiněn zejména intenzivní dynamikou růstu podílu životního pojištění, a to u pojištění s investičním fondem a pojištění pro případ smrti. Spotřebitelé jevíli narůstající zájem o nové pojistné produkty a o jednorázově placené produkty životního pojištění. Do roku 2006 došlo ke zpomalení tempa růstu pojistného (průměrný růst za roky 2004-2006 je 4,4 mld. Kč). Zpomalení růstu bylo zapříčiněno zpomalením růstu podílu životního pojištění, což bylo zapříčiněno např. poklesem technické úrokové sazby, poklesem výnosů z investic, nárůstem konkurence na trhu pojistných produktů atd. Naopak pokračující růst podílu pojistného u neživotního pojištění byl zapříčiněn stoupajícím objemem předepsaného pojistného u pojištění pro podnikatele, ale také vlivem rostoucí obavy ze zvýšeného rizika majetkových ztrát (ČAP, 2007, s. 21, 24; ČAP, 2008, s. 2; ČAP, 2010, s. 10). V roce 2007 došlo k poklesu pojistného, a to zejména vlivem snížení jednorázově placeného pojistného vlivem narůstajících dopadů celosvětové finanční krize. Oživení a růst podílů nastal až v roce 2009, kdy došlo k oživení poptávky po jednorázovém pojištění. Ovšem, jak je patrné z grafu 6, oživit podíly v hodnotách před krizí se již nepodařilo až do roku 2016. Patrná je stagnace růstu podílu u obou pojištění. Důvodem je stále nedostatečný/stagnující růst jednorázových produktů.



Hlavní příčinou tohoto zpomalení je absence růstu jednorázových produktů životního pojištění. Obnova růstu neživotního pojištění v roce 2016 byla způsobena zejména zrychlením růstu v segmentu pojištění vozidel a všeobecné odpovědnosti. Pokračující stagnace u životního pojištění představovala zejména meziroční propad jednorázově hrazených pojistných, které se meziročně dokonce propadly o 23,3 % (ČAP, 2016, s. 16). V letech 2017 až 2020 rostl podíl neživotního pojištění. Tento růst kopíroval motivy růstu v předchozích letech, tedy nárůst v odvětvích pojištění vozidel, všeobecné odpovědnosti, ale také pojištění majetku. V posledních dvou letech došlo i k mírnému oživení podílu pojistného u životního pojištění, a to po téměř 4. letech stagnace. Začalo posilovat nejen předepsané pojistné, ale i jednorázově placené (ČAP, 2019, s. 16). Následující graf zobrazuje roční vývoj celkového pojistného a dílčích podílů (životního a neživotního) v ČR.

Graf 6: Vývoj předepsaného pojistného dle dílčích podílů v ČR za roky 1993-2020, v mld. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 11; ČAP, 2007, s. 76; ČAP, 2020b, s. 101

## 4.4 Český pojistný trh v roce 2019/2020

Nyní lze blíže shrnout, jak si český pojistný trh vedl za poslední sledované roky, u kterých jsou již zveřejněny dílčí statistická data. Roky 2019 a 2020 označíme za roky růstu, a to jak v pozitivních či žádoucích ukazatelích tak i nežádoucích. Komplexně ovšem vybraný tržní segment v obou sledovaných letech posílil, a to i přes nepříznivé přírodní dopady v podobě vichřice a krupobití v letních měsících. Úspěšnějším či příznivějším rokem byl ovšem rok 2019, kdy v roce 2020 hodnoty rostly, ale v nižší míře oproti roku předešlému. Jednou z příčin poklesu růstu v roce 2020 je pandemie koronaviru covid-19, která ovlivnila zejména cestovní pojištění. Nižší růst je ovšem také u HAV a POV. V roce 2020 pojišťovny předepsaly k úhradě celkové pojistné ve výši 141,21 mld. Kč, což je zhruba o 5 mld. Kč více než na konci roku 2019 (nárůst o 3,6 %). Nicméně, oproti roku 2019 v komparaci s rokem 2018 došlo k nárůstu vyinkasovaných pojistných od klientů pojišťoven o 5,7 %, a jde tedy o viditelné zpomalení tempa růstu. Struktura pojistného trhu se nezměnila z hlediska preferencí klientů, a to ani u životního ani u neživotního pojištění. U životního pojištění vzrostlo běžně placené pojistné o 1,39 mld. Kč oproti roku 2019. Nejžádanější pojištění byla v obou sledovaných letech pojištění spojené s investičním fondem, dále doplňková pojištění úrazu a nemoci a třetím preferovaným pojištěním bylo shodně pojištění pro případ smrti. Ovšem snížil se podíl předepsaného pojistného u pojištění investic, u doplňkových pojištění došlo k růstu podílu a dlouhodobý růst lze zaznamenat také u běžně placeného pojištění pro případ smrti. Pokles je trvalý u jednorázových životních pojištění. V neživotním pojištění v obou sledovaných letech se potvrdil trend z minulých let, a to růst ve všech primárních odvětvích, kdy mu dominuje pojištění vozidel a dále i pojištění majetku. V roce 2019 se s růstem předepsaného pojistného zvýšil i podíl pojištění vozidel (v meziročně o 0,8 %), kdy rostlo zejména HAV, u kterého se meziročně předepsalo o více než 10 %, u POV se v roce 2019 jednalo o růst ve výši 8,2 %. Pojištění vozidel tak již dlouhodobě potvrzuje svou dominantní roli v uvedeném pojištění, což se tedy nezměnilo ani v jednom sledovaném roce. U pojištění majetku došlo v roce 2019 k mírnému snížení (o 0,7 %) a v roce 2020 naopak k mírnému zvýšení (o 0,2 %). Přetrvávající problém, který lze evidovat i ve sledovaných letech, je úbytek nových i aktivních smluv, kdy např. u životního pojištění meziroční úbytek činí 90 000 smluv (pokles v roce 2020 o 9 % u nových smluv a u ukončených pak o 6 %). Pro srovnání, např. v roce 2011 česká populace za rok sjednala 900 000 nových smluv. Jak již bylo uvedeno výše, zpomalení růstu v roce 2020 se připisuje zejména pandemii, ale také celosvětové situaci, kdy klesá prodej nových vozidel. Do vývoje

zasáhly i povodně a orkány, což mělo za následek zvýšení smluvního pojistného u pojištění odpovědnosti a majetku o více než 5 %. Rok 2020, možná i vlivem nepříznivého pandemického stavu, byl dále příznačný nárůstem podvodného jednání na pojistném trhu, kdy dominují pokusy o podvod u pojištění vozidel. Největší nárůst byl ovšem u pojištění odpovědnosti. Celkem bylo odhaleno 9 600 případů ve škodě 1,2 mld. Kč (meziroční nárůst o 25 %, a nárůst oproti roku 2010 o 50 %) (Klusák, 2021; ČAP, 2019, s. 20-21; ČAP, 2020b, s. 63-66). Následující tabulkové zobrazuje shrnutí klíčových výstupů českého pojistného trhu za roky 2019 a 2020.

Tabulka 4: Shrnutí vybraných výstupů českého pojistného trhu za roky 2019 a 2020

Výstup trhu	Jedn.	2019	2020	2020/2019
Počet pojišťoven	Ks	47 (↓o 1/2018)	44	↓3
Propojištěnost k HDP	%	2,9	3	↑1
Technické rezervy životní pojištění	Kč	263 239 785	264 118 574	↑878 789
Technické rezervy neživotní pojištění	Kč	63 988 406	66 916 930	↑2 928 524
+Zisk/-ztráta trhu	Kč	+18 172 503	+14 511 318	↓3 661 185
Smluvené pojistné	mld. Kč	136,29	141,21	↑4,92
Celkový stav trhu	%	Růst o 5,7	Růst o 3,6	↓2,1
Stav životního pojištění	%	Růst o 2,6	Růst o 3,1	↑0,5
Stav neživotního pojištění	%	Růst o 7,3	Růst o 3,9	↓3,4
Počet smluv životní pojištění	Ks	5 138 420	5 050 410	↓87 830
Počet smluv neživotní pojištění	Ks	22 614 649	23 115 111	↑500 462
Počet nových smluv životní pojištění, výše pojistného	ks; mld. Kč	467 000; 5,16	425 000; 5,2	↓42 000; ↑0,04
Struktura životního pojištění (3 hlavní pojištění a % podíly)	%	Investiční (54,8 %), doplňková (27,2 %), dožití a smrt (8,8 %)	Investiční (50,5 %), doplňková (32,6 %), dožití a smrt (7,3 %)	Investiční(↓4,3%), doplňková (↑5,4%), dožití a smrt (↓1,5%)
Struktura neživotního pojištění (3 hlavní pojištění a % podíly)	%	POV (24,5 %), majetek (22,7 %), HAV (21,1 %)	POV (25,4 %), majetek (22,9 %), HAV (22,1 %)	POV (↑0,9 %), majetek (↑0,2 %), HAV (↑1 %)
Průměrná škoda z POV na majetku, zdraví	%	45 000 Kč na majetku, 400 000 Kč na zdraví	46 000 Kč na majetku, 395 000 Kč na zdraví	↑1 000 Kč na majetku, ↓5 000 Kč na zdraví
Průměrná škoda z HAV na majetku	Kč	28 000	28 000	-
Počet vyřízených pojistných událostí	Ks	2 882 621	2 573 452	↓309 169
Náklady na pojistná plnění	Kč	100 277 428	93 376 879	↓6 900 549

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: Klusák, 2021; ČAP, 2020b, s. 85, 94, 98-99; Zlatá koruna, 2021

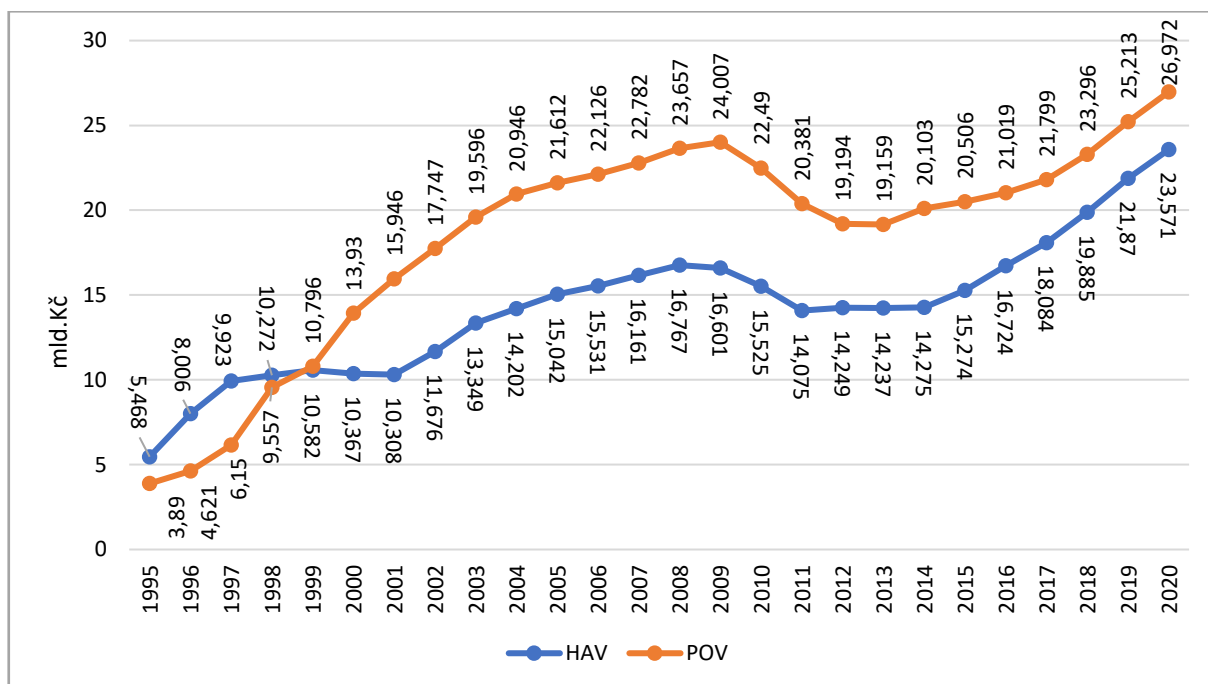
## 4.5 Postavení HAV na českém pojistném trhu

Český pojistný trh táhne POV, pojištění majetku a HAV. Aktuálně v roce 2020 působí na trhu celkem 44 pojišťoven, ze kterých HAV nabízí celkem 12 subjektů (27,3 %). Dle grafu 3 této práce zahrnuje aktuální skladba pojistných subjektů 26 pojišťoven nabízející neživotní pojištění, 5 pojišťoven cílených na životní pojištění a 13 pojišťoven se smíšeným zaměřením. Český pojistný trh je tedy v dominantním zastoupení pojišťoven poskytující produkty neživotního pojištění.

HAV aktuálně nabízejí následující pojišťovny prostřednictvím svým poboček, webových stránek, srovnávačů a pojišťovacích zprostředkovatelů: Generali česká pojišťovna, Allianz, ČPP, ČSOB pojišťovna, Direct, Hasičská vzájemná pojišťovna, Kooperativa, Pillow pojišťovna, Pojišťovna VZP, Slavia a Uniqa (ČAP, 2020b, s. 78; Pillow, 2019).

Jak již bylo uvedeno výše, dominující neživotní pojištění je z hlediska preferencí klientů zastoupeno zejména pojištěním vozidel a majetku. Pojištění vozidel se skládá z POV a HAV. Vyšší zastoupení má trvale POV, kdy ovšem napříč dílčími roky se difference podílu POV a HAV snižují. Následující grafické zobrazení zachycuje vývoj předepsaného pojistného pojistnou u POV a HAV na českém trhu za roky 1995-2020.

Graf 7: Výše předepsaného pojistného POV a HAV v ČR, za roky 1995-2020, v mld. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 19; ČAP, 2008, s. 77; ČAP, 2020b, s. 101

Pro výstižnější zobrazení vývoje POV a HAV níže uvedené tabulkové zobrazení znázorňuje meziroční změnu růstu obou pojištění za sledované období let 1995-2020 v procentuálním vyjádření, s výsledným procentuálním průměrem.

Tabulka 5: Meziroční změna růstu HAV a POV v ČR za roky 1995-2020, v %

Pojištění	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
HAV	+46,4	+24	+3,5	+3	-2	-0,6	+13,3	+14,3	+6,4
POV	+18,8	+33,1	+55,4	+13	+29	+14,5	+11,3	+10,4	+6,9
Pojištění	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
HAV	+6	+3,2	+3,9	+3,9	-1	-6,5	-5,5	-2,9	-0,1
POV	+3,2	+2,4	+3	+3,9	+1,5	-6,3	-9,4	-5,8	-0,2
Pojištění	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Průměr	
HAV	+0,3	+7	+9,5	+8,1	+10	+10	+7,8	+6,5	
POV	+4,9	+2	+2,5	+3,7	+6,9	+8,2	+7	+8,8	

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 19; ČAP, 2008, s. 77; ČAP, 2020b, s. 101

Jak je patrné z grafu 7 a následné tabulky 5, HAV je z hlediska postavení vůči POV v méně dynamickém růstu, kdy je nejen mírně nižší celkový růst předepsaného pojistného, ale i četnější propady růstu (u HAV se jedná o 30 %, v průměrné výši -2,6 % propadu růstu; u POV o 16 %, ale v průměrné výši -5,4 %). U HAV jsou poklesy růstu četnější, ale z průměrného hlediska méně intenzivní než u POV. HAV je tak i přes více poklesů stabilnějším či méně náchylnějším na výkyvy poptávky.

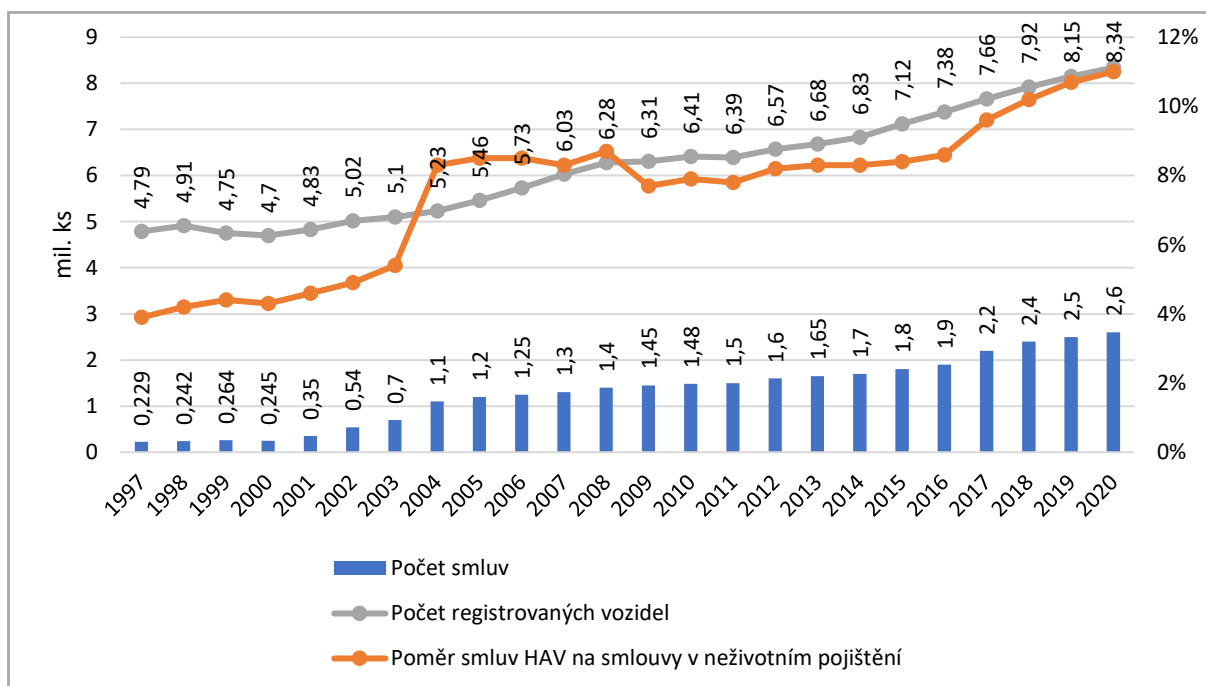
Postavení HAV na českém trhu z hlediska komparace zbylých primárních pojištění (POV a pojištění majetku) lze ve 21. století zařadit na 3. průměrnou pozici s průměrným podílem ve struktuře pojistného trhu ve výši 18,1 %, druhé je pojištění majetku s průměrem 23,5 % a první je POV s 25,4 % v zastoupení dílčích neživotních pojištění (viz. tab. 3).

Vzhledem k aspektu, že zájem o HAV na českém pojistném trhu plynule spíše roste, na což i reagují pojišťovny širší nabídkou služeb u tohoto pojistného produktu, ale také vlivem narůstajícího počtu vozidel v ČR lze stanovit, že postavení HAV na předmětném trhu je stabilní, růstové, s nižší citlivostí na výkyvy poptávky oproti POV a představuje produkt, který bude i nadále spíše růst. Růst lze předpokládat i na základě vývoje počtu vozidel v ČR, kdy v roce 2020 český trh evidoval celkem 6 129 874 osobních vozidel. Aktuálně je pojištěno POV 8,5 mil. osobních vozidel, z nichž je 2,6 mil. pojištěno havarijně. Havarijně je aktuálně tedy pojištěno 30,1 % vozidel. V roce 2000 bylo z počtu 3 438 870 registrovaných osobních vozidel pojištěno jen 245 847 vozů, což představuje 7,2 %. Za 20 let českého pojistného trhu došlo tak k nárůstu v počtu havarijně pojištěných vozidel o 22,9 %. Postavení HAV je tak z pohledu klientů stále oblíbenějším a vyžadovaným produktem (ČAP, 2000, s. 64; SDA, 2021; Černý, 2021; ČSÚ, 2021).

#### **4.6 Vývoj českého trhu s HAV**

HAV průměrně dosahuje 3. nejlepšího zastoupení v pořadí preferovaných pojistných produktů neživotního pojištění. Průměrný podíl činí 18,1 % a trend vývoje je růstový. Primárně je ovšem nezbytné detailnější pohled na vývoj počtu smluv HAV, což zobrazuje následující grafické zobrazení doplněné o procentuální podíl počtu smluv HAV vůči počtu smluv v neživotním pojištění a celkový počet registrovaných vozidel v ČR.

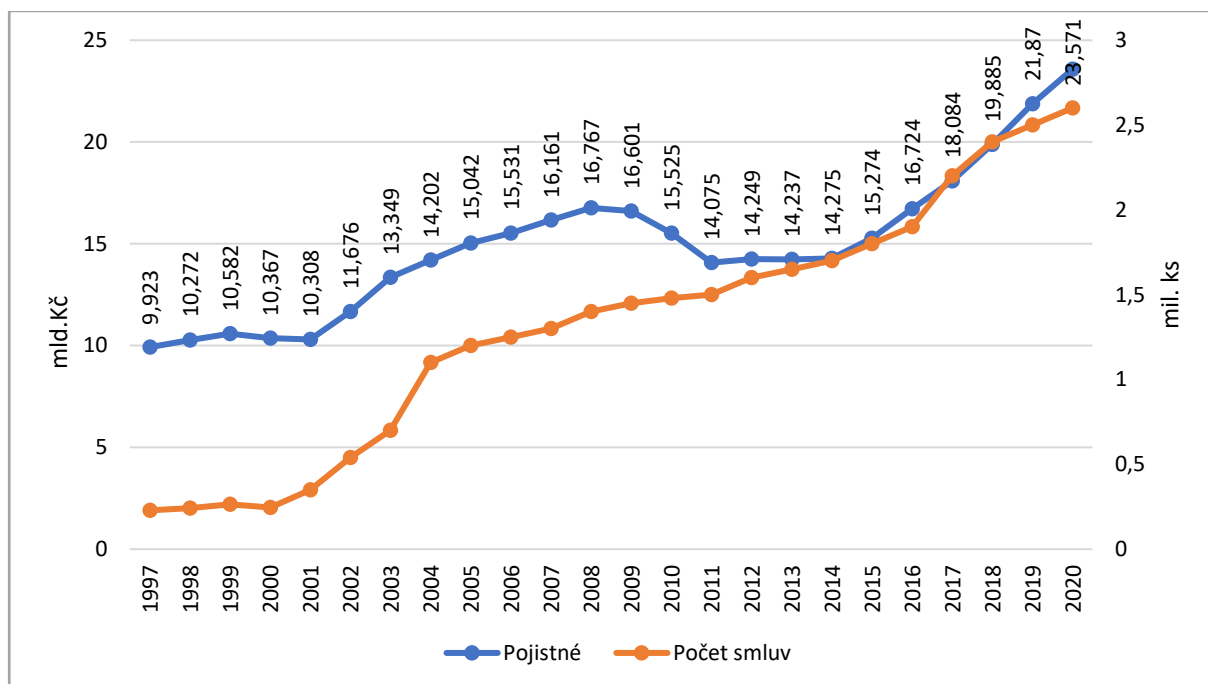
Graf 8: Vývoj počtu smluv a havarijně pojištěných vozidel v ČR v mil. ks a jejich poměr ke smlouvám neživotního pojištění v %, počet registrovaných vozidel v ČR, za roky 1997-2020



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 72; ČAP, 2000, s. 64; SDA, 2021; ČSÚ, 2021

Jak je patrné z uvedeného grafu, počet smluv na počátku sledovaného období byl ve výši 229 000 a na konci pak ve výši 2,6 mil. Jedná se tedy o nárůst v procentuálním vyjádření o 1 035 %, kdy lze potvrdit již uvedený poměrně stabilní růst HAV, a to i z pohledu vývoje smluv v tomto sektoru neživotního pojištění. Zajímavý je pohled na procentuální zastoupení smluv v HAV na celkovém pojistném kmeni neživotního pojištění. Za sledované období došlo k růstu podílu předmětných smluv z 3,9 % na aktuálních 11 %. Výstupy jsou jednoznačně pozitivní, nicméně stále lze evidovat z pohledu počtu vozidel poměrně nižší pojištěnost z pohledu havarijního pojištění. Navazující grafická zobrazení zachycuje vývoj předepsaného pojistného HAV a vývoj počtu kusů smluv u HAV.

Graf 9: Výše předepsaného pojistného HAV v mld. Kč a vývoj počtu smluv v HAV v mil. ks, za roky 1997-2020



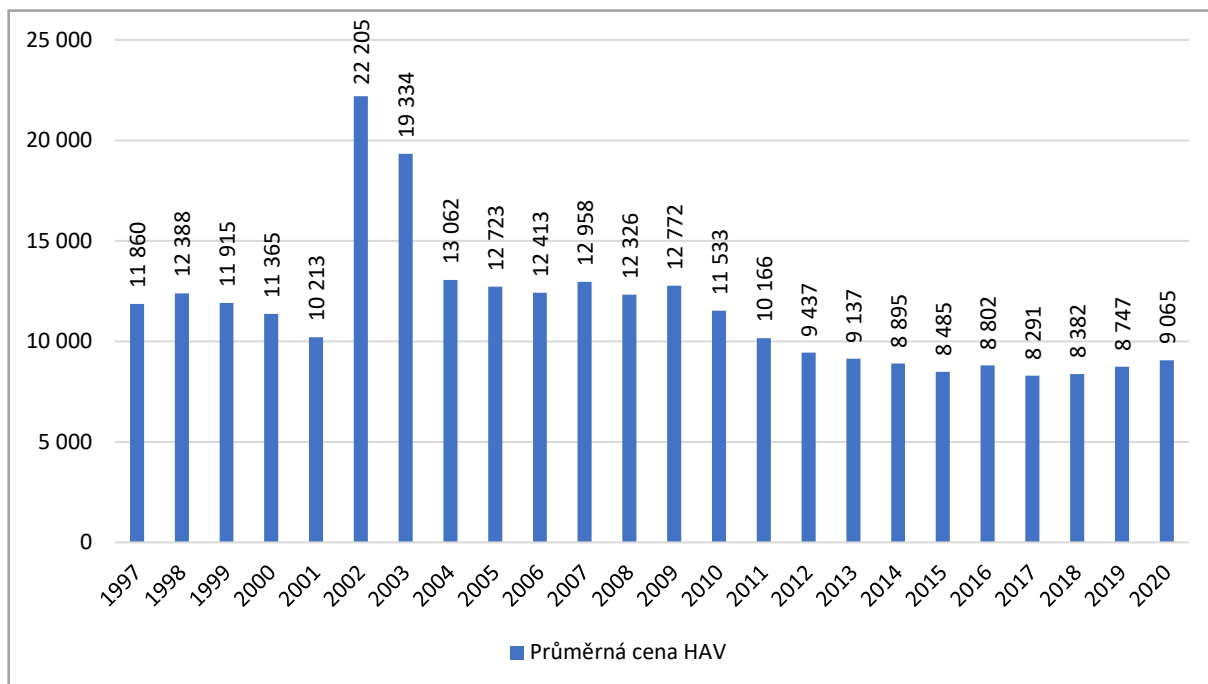
Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 19; ČAP, 2002, s. 62; ČAP, 2005, s. 37; ČAP, 2008, s. 46; ČAP, 2011, s. 53; ČAP, 2014, s. 61; ČAP, 2017, s. 71; ČAP, 2020b, s. 85; ČKP, 2015;

Vývoj počtu předepsaného pojistného v analyzovaném sektoru je zejména po roce 2010 klesající, což není „kompenzováno“ očekávaným poklesem smluv, ale naopak jejich trvalým růstem. Tento vývoj, tedy klesající předepsané pojistné pojišťovny a růstový počet smluv může být způsoben nárůstem konkurence na pojistném trhu, kdy zde začalo působit více pojišťoven se zahraniční účastí.

Dalším prvkem vývoje trhu s havarijním pojištěním je jeho průměrná roční cena neboli průměrné roční předepsané pojistné na jednu smlouvu, což znázorňuje následující graf.



Graf 10: Vývoj průměrného pojistného na jednu smlouvu HAV v ČR, za roky 1997-2020, v Kč

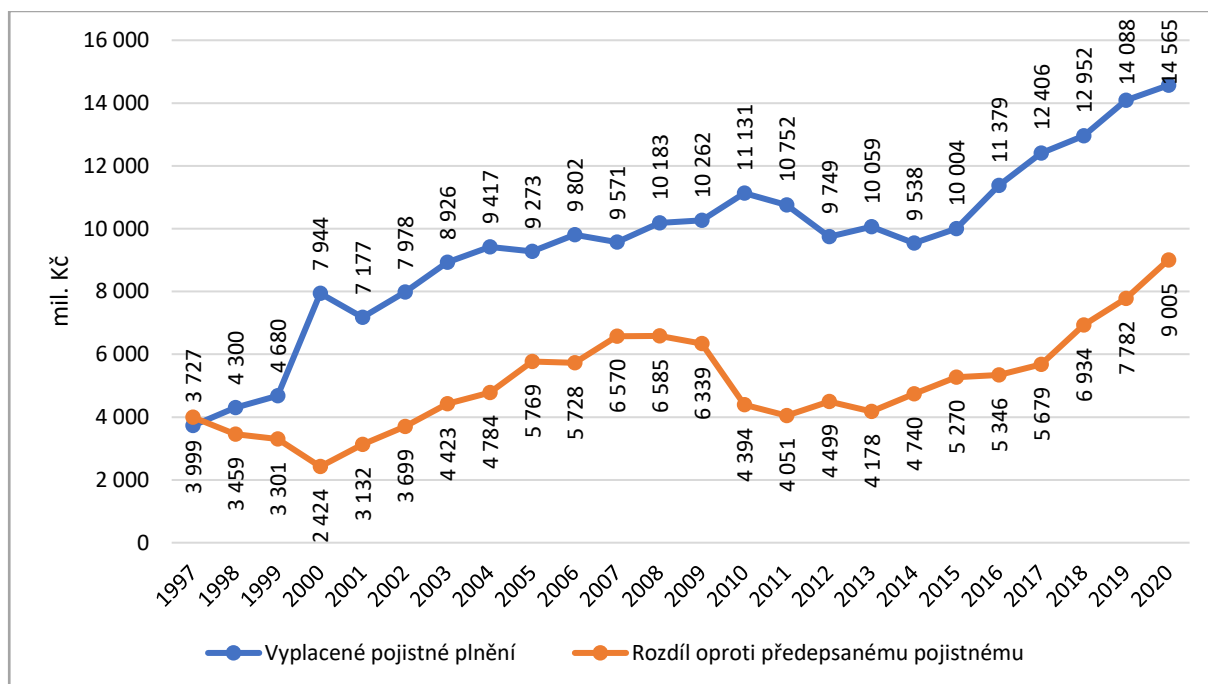


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 72; ČAP, 2000, s. 64; ČAP, 2001, s. 48; ČAP, 2003, s. 36; ČAP, 2005, s. 36; ČAP, 2006, s. 41; ČAP, 2019, s. 93; ČAP, 2020b, s. 93; ČKP, 2015

Cena HAV se aktuálně průměrně pohybuje mírně nad hranicí 9 000 Kč, kdy na začátku sledovaného období se pohybovala na hranici 12 000 Kč. Postupné snižování ceny je připisováno poklesu ceny vozů na českém trhu a růstu konkurenčního boje mezi pojišťovnami, ale naopak je snižování „brzděno“ narůstající nevhodností a narůstajícími náklady na opravy vozidel. Enormní růst v roce 2002 je dán výraznou progresí předepsaného pojistného pro celý pojistný trh.

Dále je vývoj HAV významný i z pohledu pojišťoven, a to v podobě rozdílu mezi přijatým pojistným a vyplaceným pojistným plněním, tedy kolik Kč generuje HAV ročně zisk pro pojišťovny, což je níže uvedeno prostřednictvím grafického zobrazení.

Graf 11: Vývoj vyplaceného pojistného plnění a rozdíl oproti předepsanému pojistnému HAV za roky 1997-2020, v mil. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 76; ČAP, 2002, s. 61; ČAP, 2005, s. 48; ČAP, 2008, s. 64; ČAP, 2011, s. 66; ČAP, 2014, s. 72; ČAP, 2017, s. 79; ČAP, 2020b, s. 93

Z uvedeného vývoje lze nyní stanovit, že lineárně roste vyplacené pojistné plnění na vzniklé škody u HAV za sledované období, ale roste i výsledná ziskovost pojišťoven v tomto odvětví neživotního pojištění. Pak je pochopitelný poměrně intenzivní a silný konkurenční boj pojišťoven z hlediska získávání nových klientů HAV. Výnosy za sledované období vzrostly o 125,2 % a výplata pojistného plnění pak o 290,8 %.

V návaznosti na předchozí data je v neposlední řadě nezbytné představit přístup pojišťoven z hlediska procesu vyřizování škod u HAV. Klíčová data představuje následující tabulkové zobrazení zahrnující počet vyřízených pojistných událostí za daný rok, počet nevyřízených pojistných událostí za daný rok a procentuální výši nevyřízených pojistných událostí u HAV u všech škodných událostí ve vybraném havarijním pojištění. Tedy, zda počet nevyřízených událostí klesá, roste nebo stagnuje.

Tabulka 6: Vývoj trhu s HAV z hlediska procesu vyřizování pojistných událostí za roky 1997-2020

<b>Stav pojistných událostí</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Počet vyřízených pojistných událostí	113 743	120 625	127 177	251 487	176 055	215 887
Počet nevyřízených pojistných událostí	14 287	15 776	18 401	33 071	35 256	36 588
% počtu nevyřízených pojistných událostí	11,2 %	11,6 %	12,6 %	11,6 %	16,7 %	14,5 %
<b>Stav pojistných událostí</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Počet vyřízených pojistných událostí	249 965	265 257	269 600	296 345	301 659	330 719
Počet nevyřízených pojistných událostí	51 017	39 324	36 390	43 277	53 816	56 966
% počtu nevyřízených pojistných událostí	17 %	12,9 %	11,9	12,7 %	15,1 %	14,5 %
<b>Stav pojistných událostí</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Počet vyřízených pojistných událostí	347 837	405 457	427 413	394 282	420 021	408 185
Počet nevyřízených pojistných událostí	63 000	72 918	71 699	76 868	82 765	82 459
% počtu nevyřízených pojistných událostí	15,3 %	15,2 %	14,4 %	16,3 %	16,5 %	16,8 %
<b>Stav pojistných událostí</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Počet vyřízených pojistných událostí	448 180	511 431	573 828	581 196	612 563	591 860
Počet nevyřízených pojistných událostí	91 973	99 752	121 395	133 662	109 581	101 566
% počtu nevyřízených pojistných událostí	17 %	16,3 %	17,5 %	18,7 %	15,2 %	14,6 %

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 76; ČAP, 2002, s. 61; ČAP, 2005, s. 48; ČAP, 2008, s. 64; ČAP, 2011, s. 66; ČAP, 2014, s. 72; ČAP, 2017, s. 79; ČAP, 2020b, s. 93

Vývoj havarijního pojistného trhu v ČR z hlediska posledního uvedeného stavu lze vyhodnotit velmi pozitivně. Je zřejmé, že pojišťovny věnují dostatečnou pozornost pro maximální dynamiku vyřízení pojistných událostí, kdy sice poměr nevyřízených událostí mírně stoupl (o 3,4 %), nicméně jejich počet je 7x vyšší. Nápor je tak na pojišťovnu znatelný, ale zvládnutý. Co je ovšem až paradoxní, že jak již bylo uvedeno výše, celkově je aktuálně 2,6 mil. ks pojistných smluv u HAV, v roce 1997 se jednalo o 229 000, kdy tedy u 55 % těchto smluv byla v roce 1997 nahlášena pojistná událost. V roce 2020 se pak jednalo o 26,7 % smluv s evidovanou pojistnou událostí. Tento stav lze přisoudit zejména tlaku pojišťoven na pojistitele, aby nenahlašovali drobné pojistné události, kdy pojistitel následně i přijde o část bonusů a cena jeho HAV se tak zvýší.

## 4.7 Trendy v oblasti HAV

Jak je již patrné z předchozího rozboru (např. kap. 4.2), HAV se aktuálně řadí mezi nejoblíbenější produkty neživotního pojištění, nicméně pojištěnost českých vozidel je stále na nižší úrovni. Trvalá oblíbenost a narůstající poptávka po tomto pojištění je motivem pro pojišťovny posilovat svou konkurenceschopnost v tomto odvětví a přicházet se stále lákavějšími nabídkami. Jedná se nejen o zjednodušení a zrychlení celého procesu založení HAV, ale také např. odstranění nutnosti focení nového vozidla jako předmětu pojištění, dále individuální cenová politika dle míry využití vozidla atd. Jednoduchost lze spatřovat i v pojistných podmínkách, slovníku a celkově snadnějšímu pochopení nastavení pojištění.

V roce 2021 lze za určitý trend u HAV považovat pokračující větší zpřístupnění a zjednodušení celého procesu sdílení informací o HAV, ale také procesu jeho zakládání. Tyto kroky jsou prováděny prostřednictvím elektrické komunikaci a odstranění řady byrokratických postupů. Trendem poslední doby je dále narůstající zájem o neživotní prostředí a korespondující využití elektromobilů, jejichž počet na českých silnicích neustále stoupá. Pojišťovny na tento trend reagují novými produkty a přicházejí s efektivními mobilními aplikacemi, které zjednodušují a zrychlují případný postup likvidace u HAV a zlepšují klientský servis. Dále rozšiřují nabídku pojistných rizik, která si lze připojistit, nebo naopak unifikují stávající značně rozsáhlé pojistné produkty. V budoucnu plánují snížení spoluúčasti i jejich omezení, ale také nárůst cen za HAV, a to zejména vlivem narůstajících nákladů na opravy a pojistná plnění (ČTK, 2021). Cílem pojišťoven je samozřejmě získávat stále větší podíl na pojistném trhu, tedy nové zákazníky.

Uvedené větší zpřístupnění HAV směrem k veřejnosti je např. realizováno prostřednictvím online srovnávačů a kalkulačů HAV. V polovině roku 2021 již funguje celkem 14 online srovnávačů umožňující porovnat a sjednat komplexní produkt HAV ve variantě all risk, a to buď přímo na příslušném webovém rozhraní srovnávače, nebo následně přes telefonní hovor. V případě sjednání online dokonce některé pojišťovny poskytují až 20% slevu z finální částky pojistného za HAV. Na českém trhu aktuálně působí 12 pojišťoven nabízející POV a HAV, kdy některé se srovnávači kooperují a některé pouze přes následný telefonní prodej. Největší počet komparovaných pojišťoven (8 pojišťoven) zobrazuje společně s finální cenou POV/HAV, udání počtu bonusů a konfigurací srovnávač porovnej24.cz. Naopak pouze 3 pojišťovny porovnává srovnávač pojisteni.cz, kdy ovšem

zobrazuje finální cenu, včetně započítání slevy z bonusů a možností vlastní konfigurace (Šídlo, 2021).

Určitým trendem, který se stává u pojišťoven stále oblíbenějším lákadlem, je asistovaná prohlídka pojišťovaného vozidla technikem na dálku. Klienti, kteří s pojišťovnou uzavřeli HAV, tedy nemusí osobně dojíždět s vozidlem na prohlídku, ale mohou využít tuto službu, kterou v roce 2021 nabízí 3 pojišťovny, a to Česká podnikatelská pojišťovna, Kooperativa a Generali Česká pojišťovna. Služba funguje tak, že technik zavolá klientovi v předem domluveném termínu a následně zašle SMS odkaz na webovou stránku umožňující propojit se videohovorem. Technik pak na dálku instruuje klienta, na co přesně a z jaké vzdálenosti zaměřit mobilní telefon, aby mohl provést fotodokumentaci, včetně kontroly VINu či tachometru a výbavy vozidla. Celý proces trvá zhruba 10 minut (Kučera, 2021).

Další trend je cílen na hlavní atribut HAV, a to na cenu. Již 3 pojišťovny (Kooperativa, Generali Česká pojišťovna a Slavia) garantují fixní cenu pojistného na 3 roky a Kooperativa jako jediná i na pojistné u HAV. Uniqa pak garantuje konečnou finální cenu za POV po celou dobu trvání smlouvy. Výhoda je to pro klienty, kteří před výročím smlouvu nerevidují, kdy tedy nenárokují snížení pojistného u HAV vlivem vyšších bonusů a poklesu ceny vozidla (Matusík, 2021).

Cena pojistného u POV a HAV se odvíjela ještě donedávna na rizikovosti z hlediska parametrů daného vozidla, řidiče a reálném užití vozidla, tedy pro soukromé účely, jako taxi atd. Údaje o vozidle jsou jednoznačné a dané. Rizikovost řidiče z pohledu „jízdni“ historie atd. je pojišťovně také známo. Pojišťovny tedy vědí a reflektují ve výsledné ceně HAV rizikovost řidiče, k čemu je daný vůz využívám, kde je využíván, ale ještě v roce 2016 scházela další klíčová informace, a to míra intenzity využití daného vozidla, tedy počet najetých kilometrů za rok označovaný jako tarif PAYD (Pay-As-You-Drive) neboli „plat' podle toho, kolik jezdíš“. První s touto novinkou přišla Uniqa, která do vozidel instalovala jednotku SafeLife, která monitorovala počet najetých km za rok a v případě nájezdu pod 20 000 km za rok pojistitel měl slevu na pojistném u POV i HAV v rozmezí 10-25 %. Uvedenou pojišťovnu následovala Allianz, která např. při ročním nájezdu do 5 000 km poskytovala 30% slevu u HAV, nejnižší sleva ve výši 5 % byla u nájezdu do 15 000 km. Není ovšem nutné instalovat přídatná zařízení do vozidla, ale pouze vyfotit a zaslat na pojišťovnu stav tachometru (OPojištění, 2016; Sovová, 2016).

## **4.8 Faktory ovlivňující vývoj HAV**

Z havarijního pojištění platí jednoduchá rovnice, čím více aut, tím více havarijního pojištění. Nicméně, faktorů ovlivňující vývoj stavu trhu s havarijním pojištěním je mnohem více. Jedná se o komplexní vnější aspekty jako např. produkce ekonomiky, ale také míra nezaměstnanosti, vývoj příjmů obyvatelstva nebo o vnitřní, což je např. stáří provozovaných motorových vozidel, jednodušší proces založení pojištění (např. přes internet, po telefonu atd.). Následující kapitoly analyzují provázanost vývoje HAV a zvolené vnější/vnitřní proměnné, které mohou výsledný vývoj v různé míře modifikovat, a to na základě komparace vývoje dané proměnné s vývojem HAV za sledované období let 1997-2020.

### **4.8.1 Ekonomický vývoj**

Ekonomický vývoj v relevantních studiích vždy zahrnuje tzv. základní makroekonomické ukazatele, kam lze zařadit produkci země v HDP, míru inflace a míru nezaměstnanosti, průměrnou mzdu/plat, státní dluh a saldo běžného účtu platební bilance, kdy ČR je proexportně cílená země, tedy snahou je udržet kladné saldo. Makroekonomické prostředí se ovšem vše dále odvíjí od spotřeby domácností, proto i tento ukazatel je uveden jako součást ekonomického vývoje ČR a následného možného faktoru ovlivňující vývoj HAV. Následující tabulka tedy představuje vývoj těchto základních indikátorů ČR, kdy tedy následně nejsou klíčové jednotky, ale směr/trend vývoje.

Tabulka 7: Vývoj makroekonomických ukazatelů ČR za roky 1997-2020

Ukazatel	Jedn.	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Meziroční růst HDP	%	-0,7	-0,8	1,3	4,3	2,9	1,7	3,6	4,9
Míra nezaměstnanosti	%	5,2	7,5	9,4	8,8	8,9	9,8	9,9	10,2
Míra inflace	%	8,5	10,7	2,1	3,9	4,7	1,8	0,1	2,8
Průměrná mzdy	Kč	10 802	11 801	12 797	13 614	14 378	15 524	16 430	17 466
Meziroční růst spotřeby	%	2,9	-0,4	3,3	1,5	3,2	3,1	5,2	2,8
Státní dluh k HDP	%	12,2	14	15,2	17	22,7	25,8	28,2	28,4
Saldo platební bilance	mld. Kč	113,04	-40,5	-50,6	-104,9	-124,5	-136,4	-160,6	-114,4
Ukazatel	Jedn.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Meziroční růst HDP	%	6,5	6,9	5,6	2,7	-4,7	2,4	1,8	-0,8
Míra nezaměstnanosti	%	9	8,1	6,6	5,5	8	7,3	6,7	7
Míra inflace	%	1,9	2,5	2,8	6,3	1	1,5	1,9	3,3
Průměrná mzdy	Kč	18 344	19 546	20 957	22 592	23 344	23 864	24 455	25 067
Meziroční růst spotřeby	%	3,5	3,7	4,2	3	-0,5	1,4	0,4	-1,1
Státní dluh k HDP	%	27,7	27,6	27,3	28,1	33,4	33,7	36,9	40,8
Saldo platební bilance	mld. Kč	-68,7	-86,6	-177,1	-75,3	-89,2	-141,8	-84,8	-63,3
Ukazatel	Jedn.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Meziroční růst HDP	%	0	2,3	5,4	2,5	5,2	3,2	2,3	-5,6
Míra nezaměstnanosti	%	7	6,1	5	4	2,9	2,2	2	2,6
Míra inflace	%	1,4	0,4	0,3	0,7	2,5	2,1	2,8	3,2
Průměrná mzdy	Kč	25 035	25 768	26 591	27 764	29 638	32 051	34 578	35 662
Meziroční růst spotřeby	%	0,9	1,4	3,9	3,7	3,9	3,3	2,6	-7,1
Státní dluh k HDP	%	40,6	38,3	36,2	33,6	31,8	30	28,5	36,3
Saldo platební bilance	mld. Kč	-21,8	7,9	20,8	85,2	79,1	24,1	19,2	203,5

Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 2000, s. 72; ČAP, 2002, s. 4; ČAP, 2009, s. 4; ČAP, 2020b, s. 11, 98; ČSÚ, 2021a; ČSÚ, 2015; ČSÚ, 2020; Kurzy, 2021; Google, 2020; Kurzy, 2021a; ČSÚ, 2021b, ČSÚ, 2021c; ČNB, 2021

Pojistný trh má zásadní význam pro efektivní fungování celé ekonomiky. Podporuje vývoj v reálném hospodářství, ale také podporuje zachování určité finanční stability snižováním dopadů ztrát na podniky a domácnosti pomocí sdílením rizik. Současně s tím však aktivity pojišťoven mohou přinášet a zesilovat jiná rizika. Je zde patrná úzká provázanost s vývojem finančního systému. Poslední průzkumy ČNB zobrazují, že vývoj

pojistného úzce koresponduje s hospodářským cyklem. Tedy objem pojistného v čase se mění v souladu se změnou HDP. Nicméně, intenzivnější dopad vlivu HDP na objem pojistného/vývoj trhu je u životního pojištění, které lze považovat za luxusnější produkty, které při nízké produkci, ale i nízké mzdě nebo klesající spotřebě populace omezuje (Časta et al., 2021). Dalším indikátorem byla zvolena míra nezaměstnanosti. K tomuto ukazateli uvádí Kozel a kol. (2006, s. 20), že s rostoucí mírou nezaměstnanosti klesá koupěschopná poptávka, jelikož lidé nemají za co kupovat a omezují tak primárně spotřebu doplňkových produktů/služeb, za což lze označit i havarijní pojištění. Zde by tedy měla opět platit nepřímá úměra růstu, tedy pokud roste míra počtu nezaměstnaných předepsané, pojistné u HAV klesá a naopak.

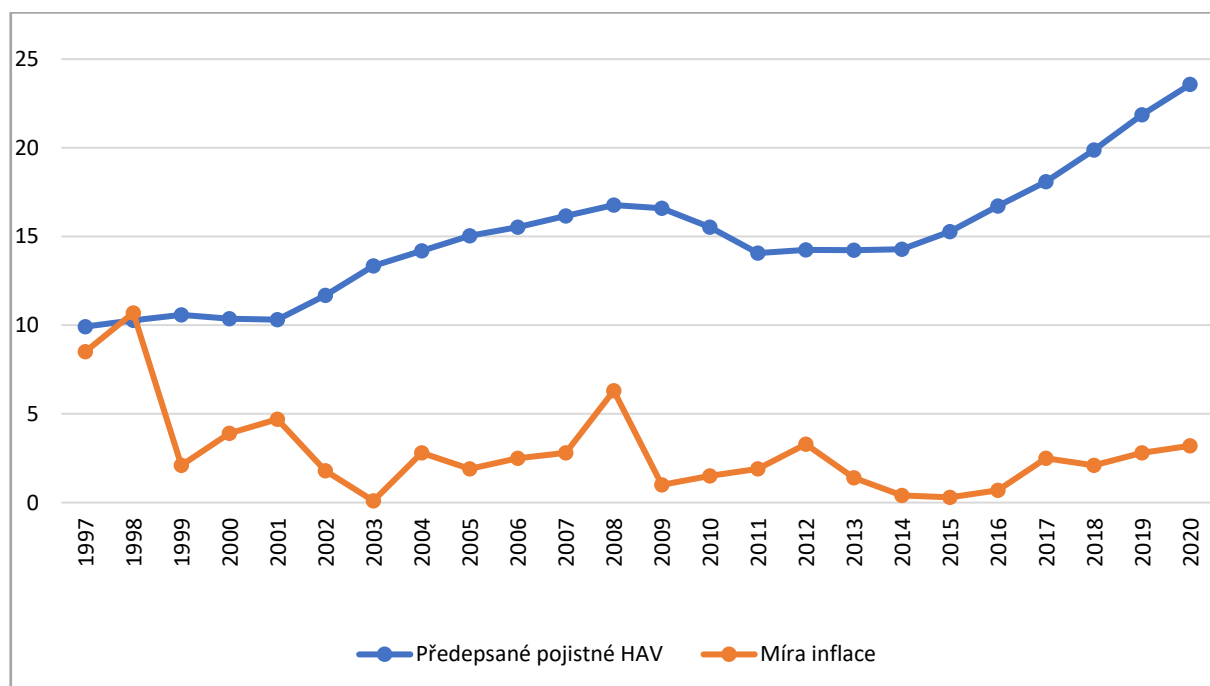
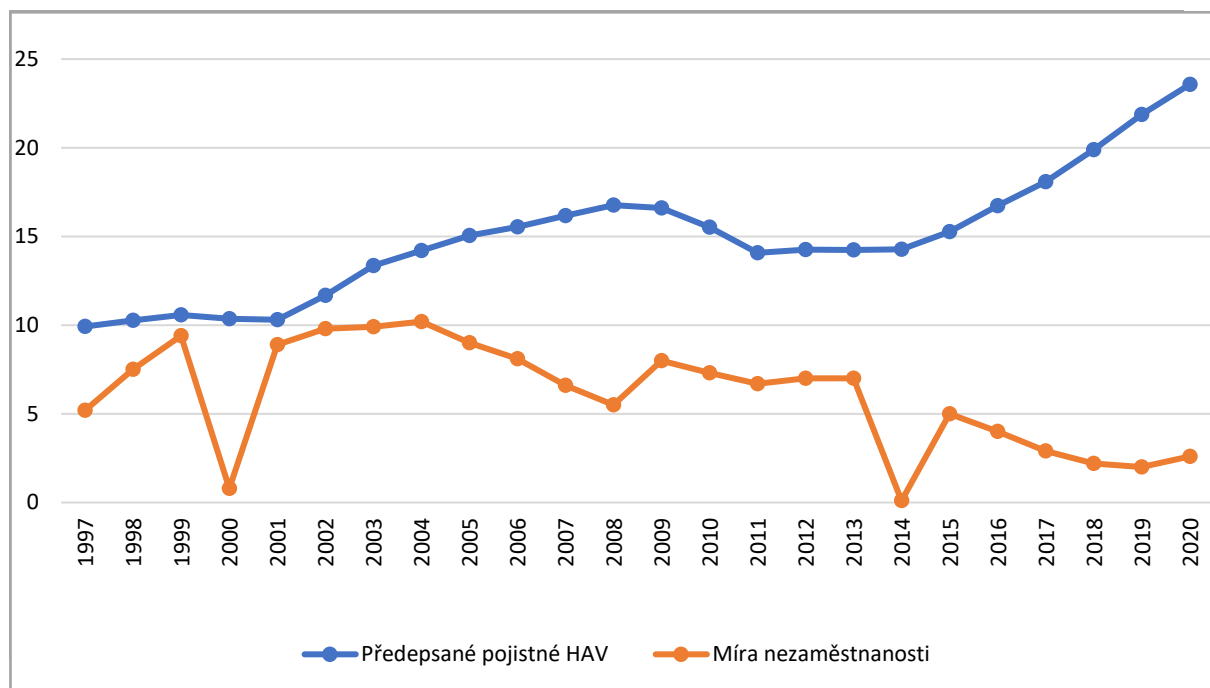
Navazující uvedená míra inflace má dle odborných zdrojů dopad zejména na výslednou cenu pojistného a navyšováním pojistných částek, kdy se jedná o tzv. dynamizaci pojištění. Pokud je tento vliv na vývoj patrný, měl by vývoj předepsaného pojistného HAV růst s rostoucí mírou inflace (Povinné ručení, 2019; Časta et al., 2021) k dopadům míry inflace na pojištění dodávají, že bude mít negativní vliv, tedy s jejím růstem vývoj klesá, protože snižuje výslednou hodnotu pojistných smluv a činí je méně atraktivní pro populaci.

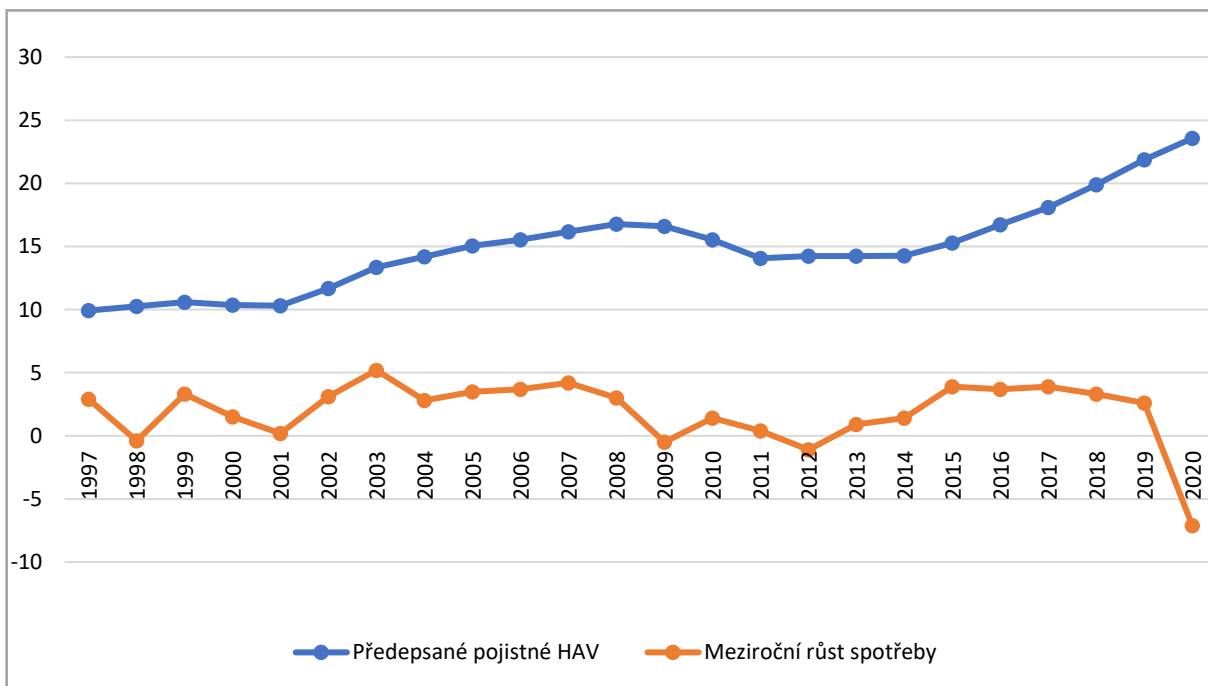
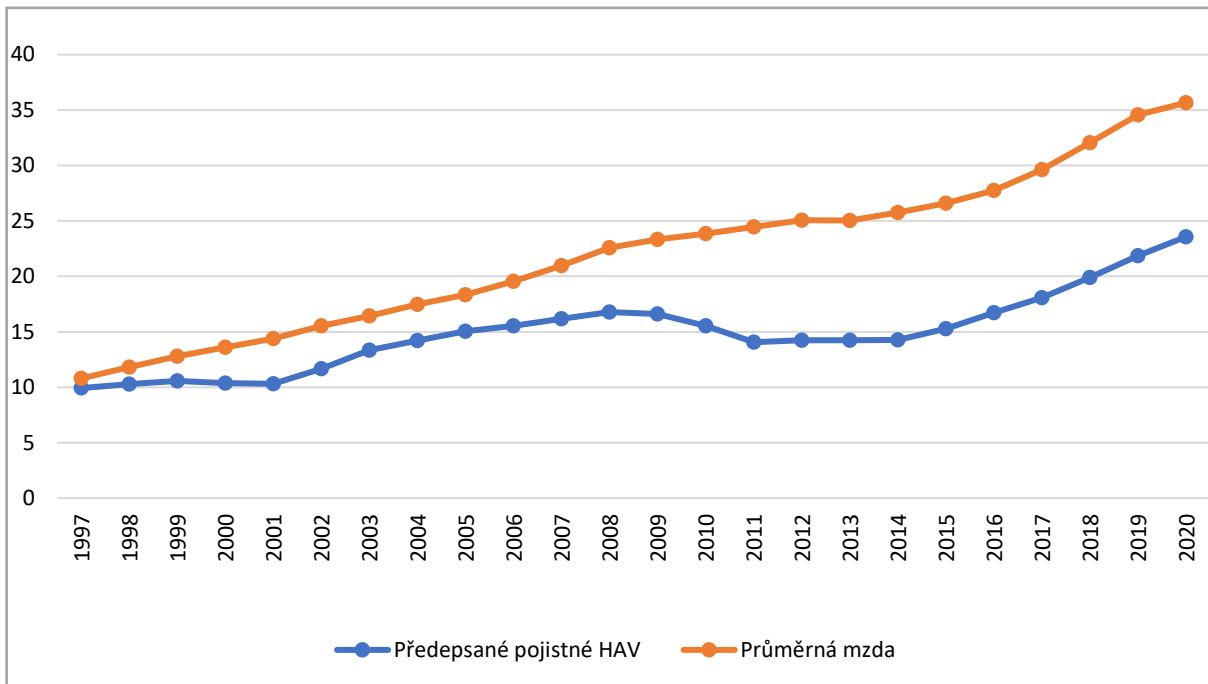
Nedílnou součástí představeného ekonomického vývoje ČR byla dále evoluce průměrné mzdy v ČR. Jak k tomuto ukazateli uvádí Stroukal (2019, s. 15), vyšší mzdy představují růst výdajů lidí, tedy začínají více utrácet a poptávají i doplňkové produkty, jako je např. HAV, nicméně dochází k růstu cen a následně i k růstu inflace, které poté začne růst mezd brzdít. Opět by zde měl platit vztah růstu mezd a růstu vývoje HAV, což lze samozřejmě vztáhnout i na další ukazatel v podobě růstu spotřeby domácností. Pokud omezují spotřebu, bude nejspíše i omezován vývoj HAV a obráceně. Předposlední státní dluh při jeho růstu bude představovat hledání úspor ve státním rozpočtu, např. i nižší podporu podniků (ty následně mohou omezovat své náklady, např. mzdové), omezování sociálních dávek atd., což vše bude negativně dopadat na příjmy domácností a jejich následné omezování výdajů. Při růstu zadlužení země má tedy poptávka po HAV klesat. Poslední saldo platební bilance představuje u pojistného trhu vazbu v podobě výsledné produkce ekonomiky, růstu zaměstnanosti a růstu mezd. V případě, že roste kladné saldo, více se vyváží, než dováží, což podporuje produkci tuzemských producentů. S růstem kladného salda by měl vývoj HAV růst. Následující grafy zobrazují vývoj výše

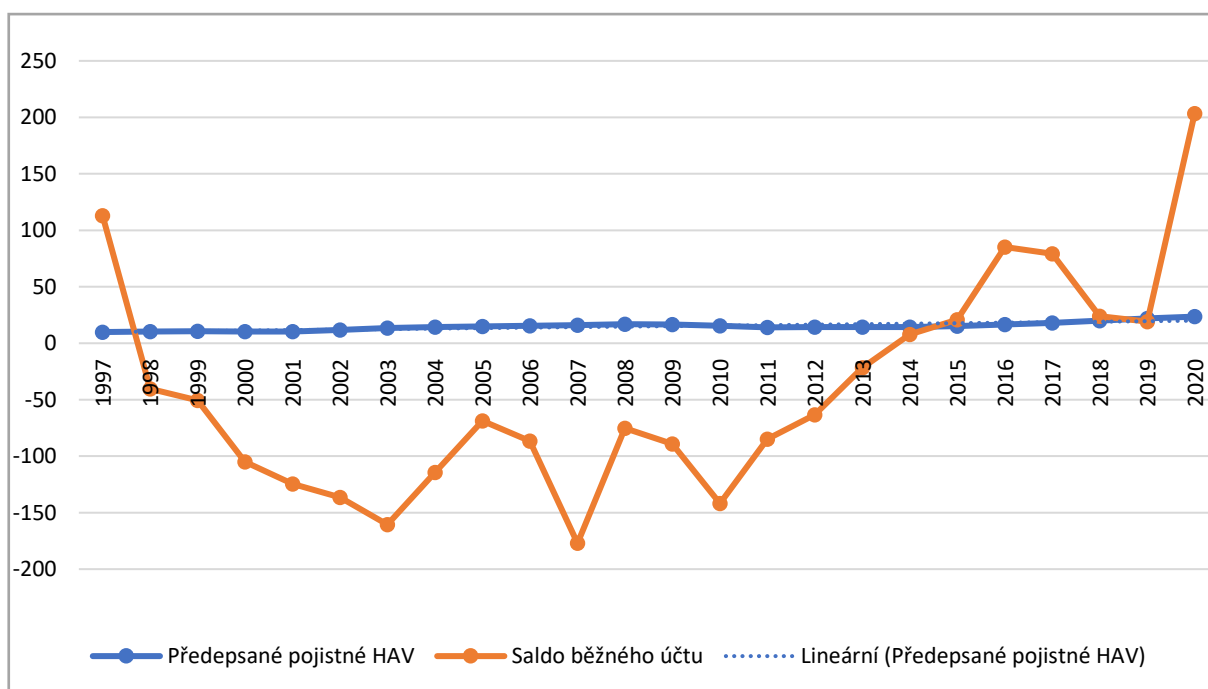
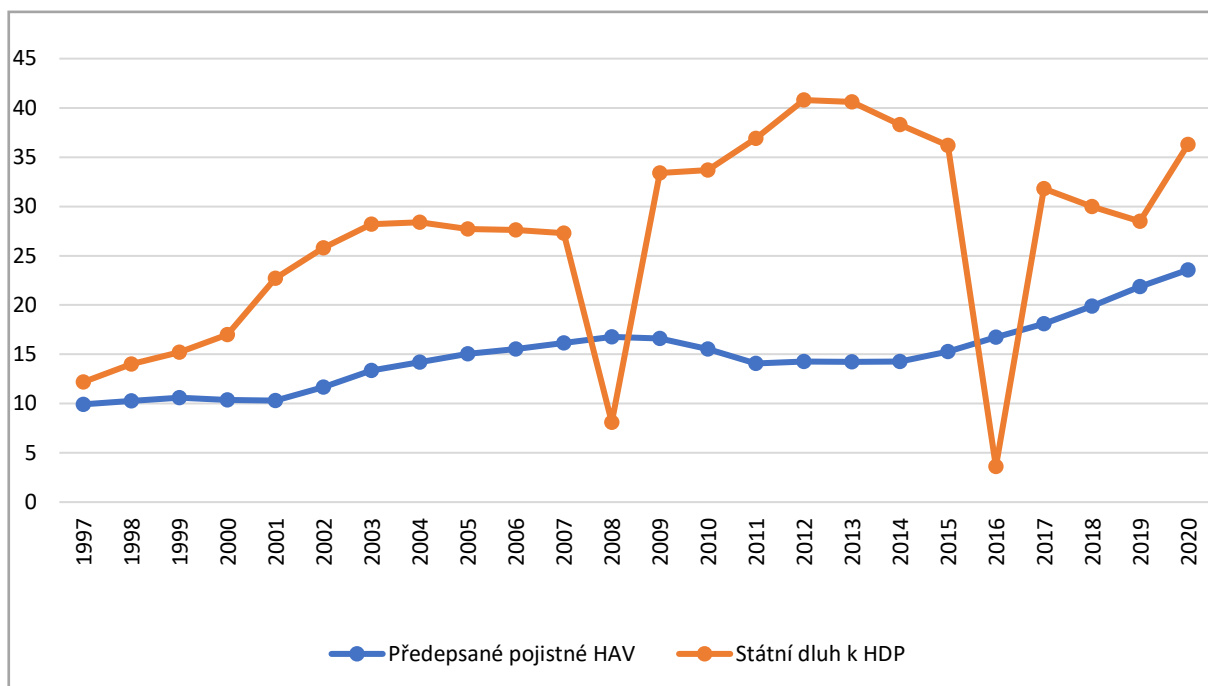


předepsaného pojistného HAV za roky 1997-2020 a vývoj všech uvedených ukazatelů v tab. 7 této práce.

Graf 12: Soubor komparace vývoje předepsaného pojistného HAV a ekonomického ukazatele ČR, za roky 1997-2020







Zdroj: Vlastní zpracování

Z uvedených vývojových grafických zobrazení lze na základě obdobného trendu předmětných proměnných vůči předepsanému pojistnému u HAV stanovit, že vývoj HAV je nejméně ovlivněn saldem běžného účtu platební bilance a výší státního dluhu. Tyto dvě proměnné mají na vývoj z vybraných faktorů nejmenší vliv a nelze potvrdit, že pokud např. státní dluh roste, objem HAV na daném trhu klesá nebo obráceně.

Dále bylo výše uvedeno, že trh s pojistnými produkty ovlivňuje výsledná produkce země, např. vyjádřená prostřednictvím různých indikátorů HDP. Vliv je zejména u životního pojištění. Z výsledné komparace v prvním uvedeném grafickém souboru lze potvrdit, že korespondence růstu HDP a vývoje HAV nelze potvrdit, a tudíž vývoj HDP nemá na vývoj trhu s HAV výrazný dopad. Nelze tak stanovit či predikovat, že pokud HDP poroste, dojde i k růstu průměrného pojistného trhu s havarijním pojištěním.

Jako jednoznačnou shodu a nejvíce vlivný faktor je vývoj průměrné mzdy. Z vývoje je patrná shodná růstová tendence. Lze předpokládat, že s růstem průměrných mezd roste objem trhu s HAV. Na základě zjištěného shodného trendového vývoje HAV a průměrné mzdy lze potvrdit představenou teorii autora Stroukala (2019, s. 15), a to že růst mezd primárně zvyšuje růst objemu pojistného trhu s HAV. Shodný závěr byl výše směřován i na trend vývoje spotřeby. Z grafické komparace není „trendovost“ shodná v takové míře jako u mezd, ale je zde patrná určitá shoda, tudíž lze v omezené míře míru spotřeby a vývoje HAV potvrdit, i když v nižší vzájemné citlivosti a míru spotřeby nelze stanovit jako primární proměnnou ovlivňující vývoj HAV.

U indikátorů míry nezaměstnanosti a míry inflace bylo uvedeno, že pokud rostou jejich hodnoty, bude nejspíše vývoj HAV stagnovat či klesat. U obou předmětných grafů lze tuto vazbu potvrdit, kdy trend je opačného směru. Provázanost vývoje míry nezaměstnanosti i míry inflace s vývojem HAV lze tak potvrdit. Pokud obě míry klesají, HAV roste a obráceně. Z představených makroekonomických ukazatelů je tak prokazatelná spojitost vývoje HAV s průměrnou mzdou (roste mzda, pak roste trh s HAV), mírou nezaměstnanosti a mírou inflace (klesají míry, HAV roste).

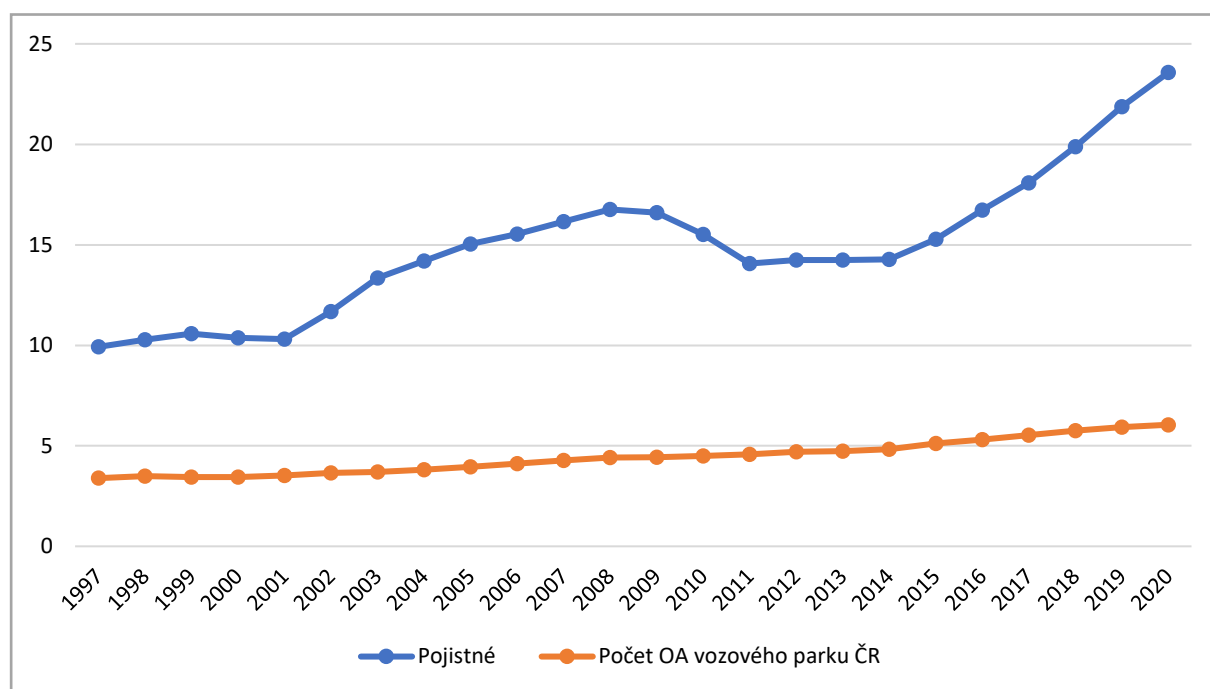
#### **4.8.2 Parametry ovlivňující cenu vozidla**

Cenu vozidla zpravidla nejvíce ovlivňují prvky typu: typ vozidla, užívání vozidla, zdvihový objem válců, výkon, rok výroby, druh paliva a značka (viz. kap. 3.5.1 této práce). Z těchto parametrů lze z hlediska jejich vah na celkové ceně stanovit, že největší váhu má typ vozidla (osobní, nákladní atd.), dále stáří vozidla a značka.

Z hlediska typu vozidla dle statistik SDA se na českých komunikacích nejvíce pohybují osobní vozidla, značky Škoda, což je trvale nejprodávanějším vozidlem v ČR. Níže uvedený graf zobrazuje vývoj počtu OA na českém trhu za daný rok sledovaného období.

Lze předpokládat, že s růstem těchto vozidel roste i potřeba HAV a tento pojistný trh pak roste. Měl by zde být obousměrný růstový trend, kdy výše počtu OA pozitivně ovlivňuje i vývoj trhu s OA.

Graf 13: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu OA vozového parku ČR, za roky 1997-2020

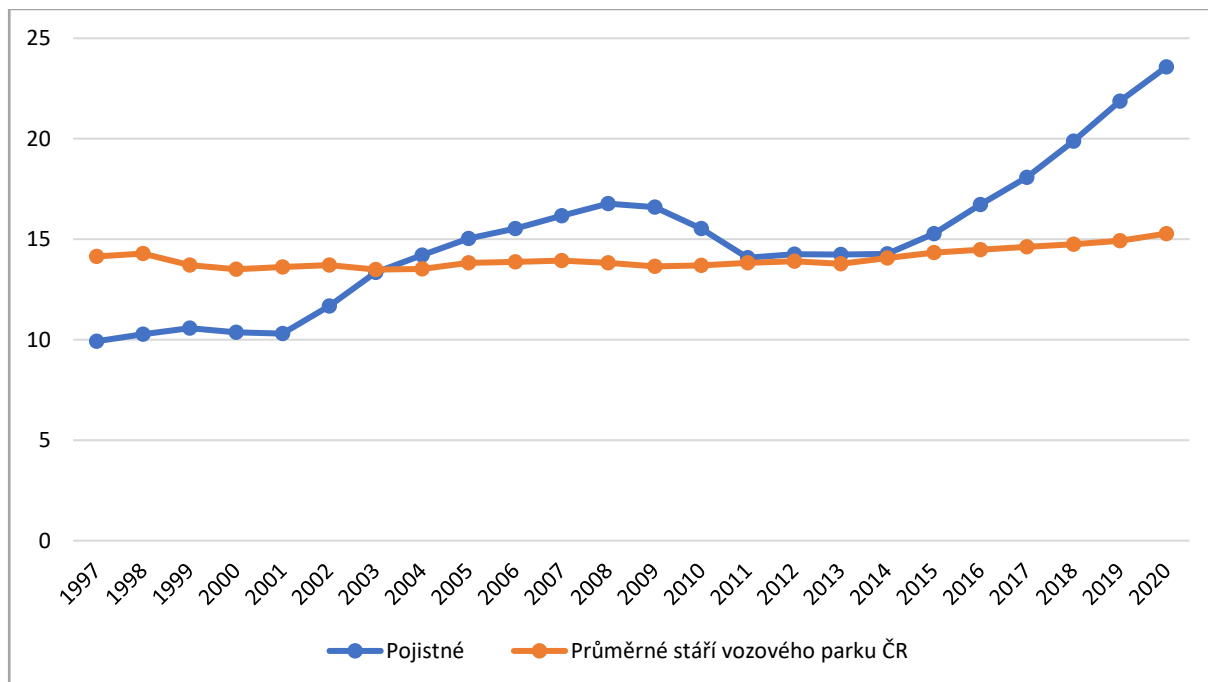


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČSÚ, 2021

Jak bylo předpokládáno výše, u předmětné cenotvorné proměnné lze evidovat růstový trend, který je obdobný jako u předepsaného pojistného trhu s HAV. Lze tedy stanovit, že počet osobních vozidel ve vozovém parku ovlivňuje vývoj pojistného trhu, kdy s jejich růstem roste i pojistné.

Další cenotvorná proměnná byla stanovena v podobě skladby českého vozového parku z hlediska průměrného stáří registrovaných vozidel (vozidel s SPZ). Následující grafické schéma opět komparuje vývoj výše předepsaného pojistného u HAV s průměrným stářím českého vozového parku za referenční období.

Graf 14: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje vozového parku ČR z hlediska průměrného stáří, za roky 1997-2020

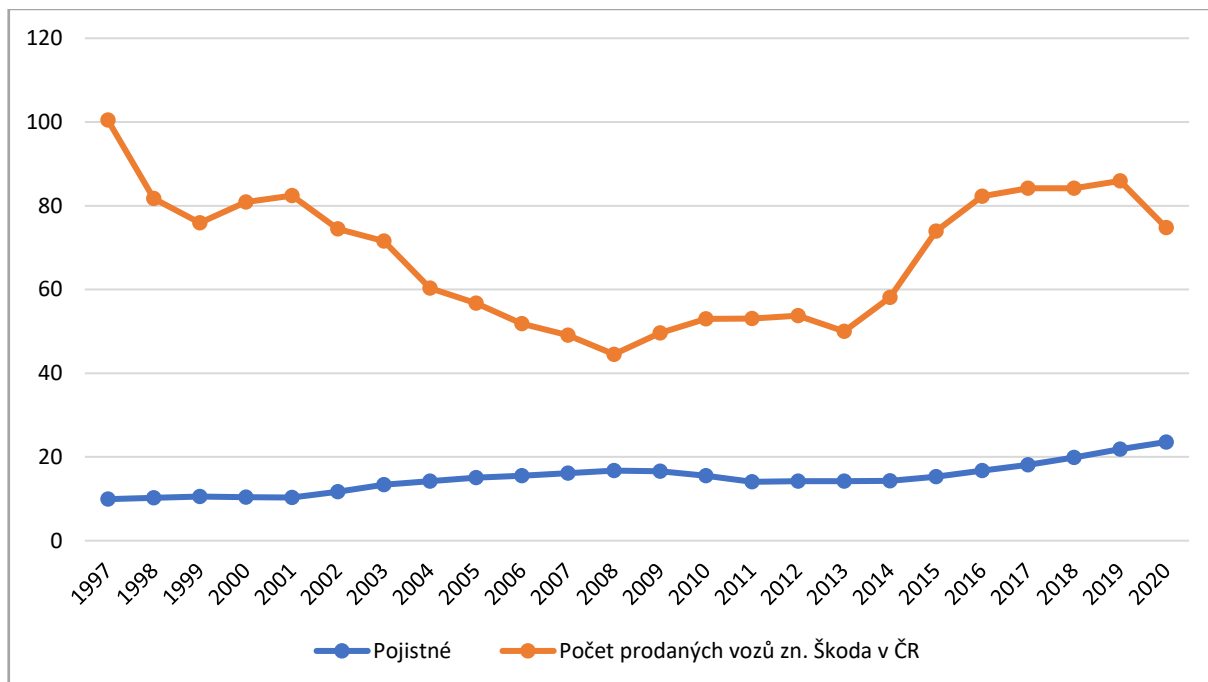


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: RS z, 2013; SDA, 2021

Průměrný věk vozového parku se za sledované období pohyboval v rozmezí 13,49 věku do aktuálních 15,28 v roce 2020. Stáří vozového parku ČR plynule roste, kdy ovšem by bylo spíše předpokládáno, že snižující věková struktura bude zvyšovat vývoj HAV. Nicméně oba sledované indikátory rostou shodně. Lze stanovit, že mírný růst věkové sklady vozového parku trh s HAV neovlivňuje negativně.

Poslední cenotvorná proměnná byla zvolena v podobě značky vozidel v ČR, konkrétně z hlediska nejprodávanější značky na českém automobilovém trhu. Zde byl uveden jako dominantní tuzemský výrobce Škoda auto a.s. Následující graf zobrazuje výši pojistného HAV a vývoj prodejů všech typů vozidel Škoda, ale pouze na českém trhu za sledované období.

Graf 15: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu prodaných vozů zn. Škoda v ČR, za roky 1997-2020



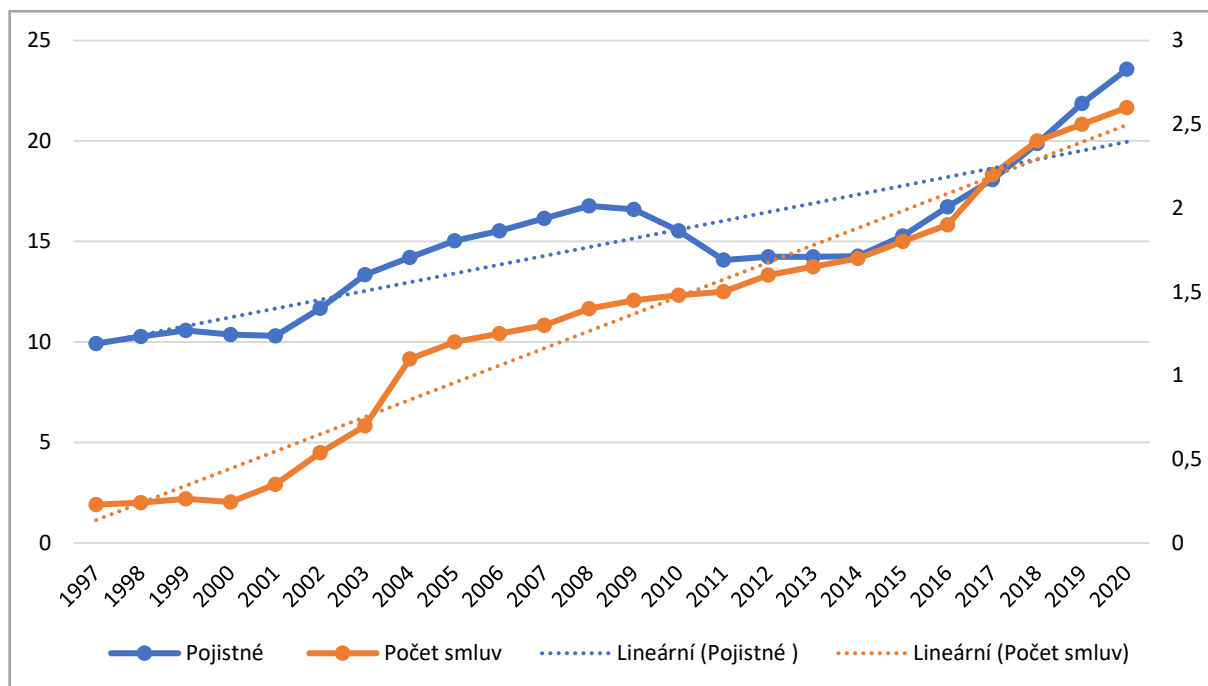
Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: Škoda auto, 2000, s. 27; Škoda auto, 2002, s. 22; Láník, 2004; SDA, 2021a

Jak již bylo několikrát zmíněno, výše předepsaného pojistného má převažující růstový trend. Lze předpokládat, že tento růstový trend je podpořen růstem nežádanějších OA na českém trhu. Nicméně, trend vývoje prodeje uvedených OA je vyjma posledních 6 let klesající, a dokonce v některých letech se český trh s vozidly Škoda výrazně propadá, ale trh s HAV tímto vývojem/stavem ovlivněn negativně není. Lze stanovit, že ani předmětná proměnná nemá výrazný dopad na vývoj trhu s havarijním pojištěním.

#### 4.8.3 Poptávka po HAV

U tohoto ukazatele se lze odkazovat na graf 9 této práce. Z vývoje počtu smluv v HAV a vývoje předepsaného pojistného je patrná jednoznačná shoda, a tudíž ovlivnění narůstající poptávky i narůstající vývoj HAV na českém pojistném trhu. Pro připomenutí grafického zobrazení uvedeného vývoje je graf níže zopakován s úpravou efektivnějšího zobrazení uvedeného vlivu poptávky na růst havarijního pojistného trhu. Kdy ovšem při bližším pohledu je patrné, že poptávka roste mírně rychleji, a tak ovlivňuje pozitivně vývoj, nicméně nelze stanovit na strmější spojnici růstového trendu, že by ovlivňoval výrazně růstově objem pojistného.

Graf 16: Komparace výše předepsaného pojistného a vývoje počtu smluv v HAV, za roky 1997-2020



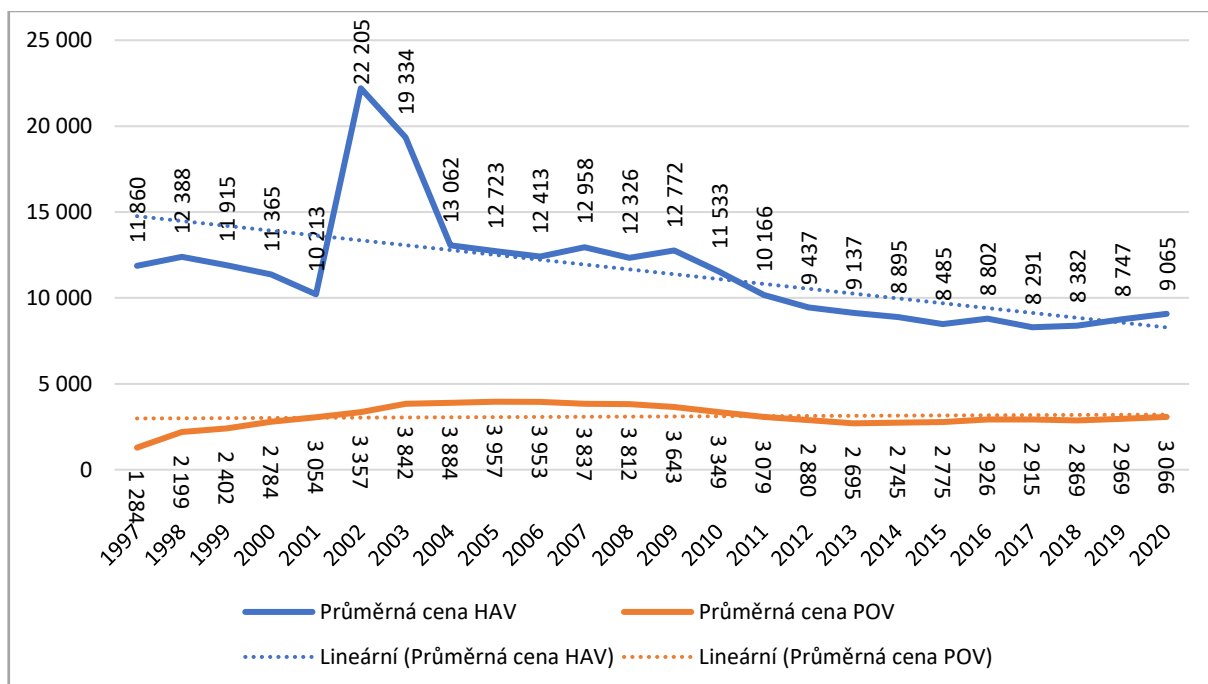
Zdroj: Vlastní zpracování

#### 4.8.4 Ekonomická provázanost mezi povinným a havarijním ručením

Z hlediska možné ekonomické provázanosti HAV s POV se jako optimální může jevit komparace vývoje průměrné ceny za obě uvedená pojištění napříč sledovaným obdobím. Tuto komparaci zobrazuje následující grafické znázornění.



Graf 17: Komparace vývoje průměrné ceny pojistného na jednu smlouvu HAV a POV v ČR, za roky 1997-2020, v Kč



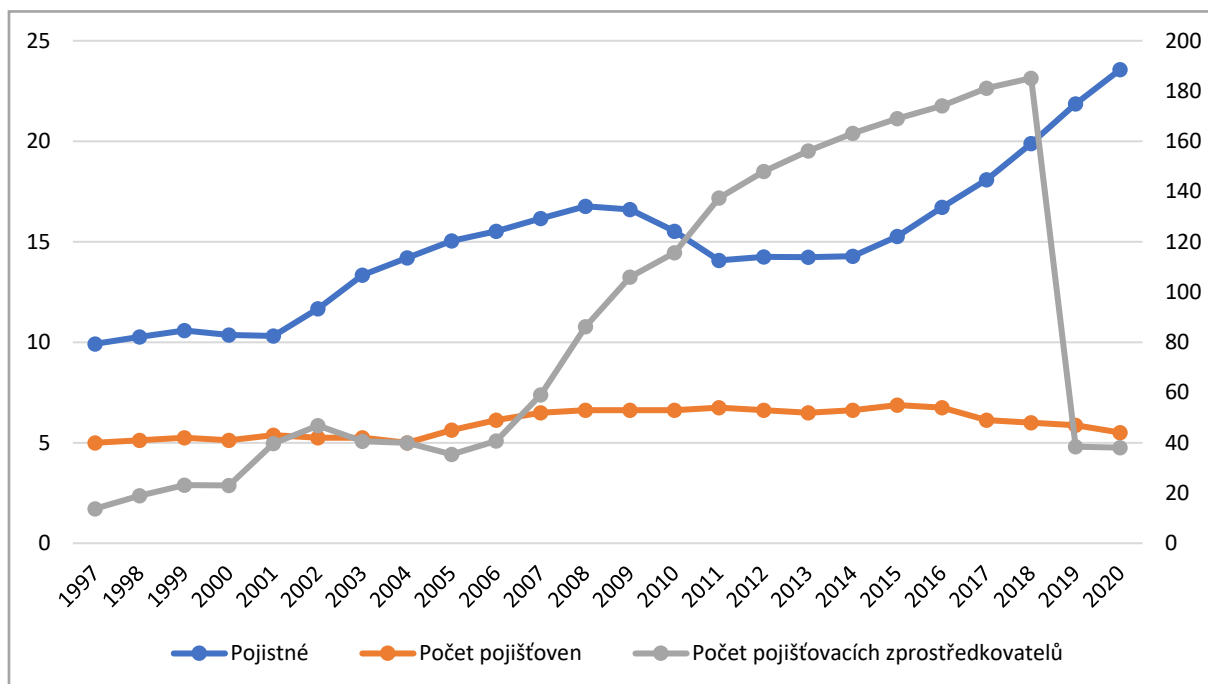
Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 70; ČSÚ, 2021; ČAP, 2000, s. 18, 68; ČAP, 2003, s. 48; ČKP, 2015; OPojštění, 2018; Svět motorů, 2020

Z uvedeného vývoje v grafu je předmětná provázanost patrná. Pokud roste cena POV, roste i cena HAV a obráceně. Uvedenou vazbu lze jednoznačně potvrdit, ovšem je nutné dodat, že HAV není na výkyvy cen POV extrémně citlivé (viz např. progresse POV v roce 2003 nebo naopak intenzivnější propad cen u POV v letech 2010-2015).

#### 4.8.5 Konkurenční prostředí a slevová politika

Časta et al. (2021) uvádějí, že vysoká úroveň koncentrace negativně ovlivňuje pojistné na daném pojištění. Tento výstup lze vysvětlit teorií nedokonalé konkurence - více konkurence může omezovat nabídku na trhu. Ovšem nejedná se o neměnnou tezi, ale lze zejména u rozvinutých zemí nalézt výjimky. To znamená, že lze očekávat obě situace, kdy záleží na specifikaci daného trhu. Na základě následující komparace vývoje počtu pojišťoven a zprostředkovatelů vůči vývoji trhu HAV lze tedy stanovit, zda s růstem konkurence český trh roste nebo klesá. Výstupem je níže stanovení, zda s růstem konkurence roste pojistné. V případě zjištění uvedených růstů lze tento jev vysvětlit dopadem konkurence na růst cen při distribuci pojistného, což vytváří další tlak na růst pojistného měřeno jako objemy (nejen počet smluv v kmeni).

Graf 18: Komparace výše předepsaného pojistného HAV, vývoje počtu pojišťoven a pojišťovacích zprostředkovatelů za roky 1997-2020

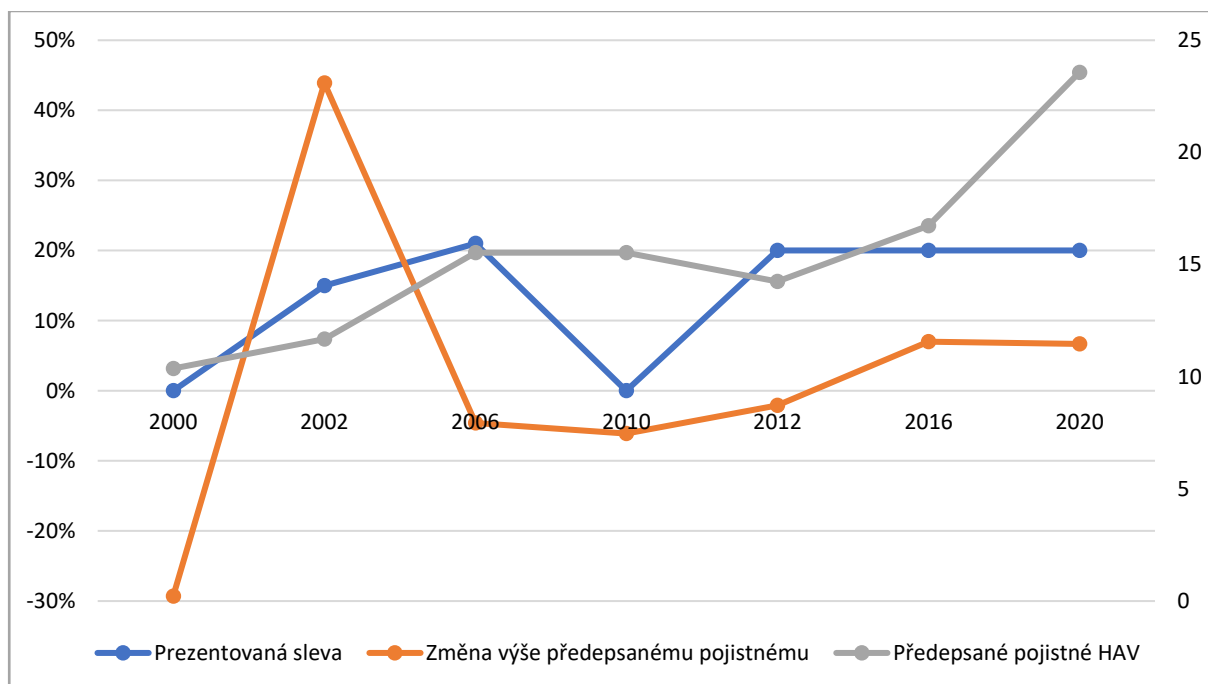


Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: ČAP, 1999, s. 61; ČAP, 2000, s. 8, 49; ČAP, 2003, s. 37; ČAP, 2004, s. 37; ČAP, 2005, s. 9, 71; Singer, 2007; MFČR, 2010, s. 9; MFČR, 2014, s. 9; MFČR, 2018, s. 14; MFČR, 2021, s. 12; ČAP, 2017, s. 15, 71; ČAP, 2018, s. 15, 73; ČAP, 2020b, s. 98;

Z uvedené komparace je patrné, že nejspíše i vzhledem k nižšímu počtu pojišťoven na českém trhu, se jejich vývoj příliš ve vývoji HAV neprojevuje. Mírné změny v počtu pojišťoven nemají na vývoj HAV výrazný dopad. Samozřejmě otázkou je případná dramatická změna v počtu. Dále, v roce 2018 došlo k propadu počtu zprostředkovatelů vlivem nového zákona o distribuci pojištění, kdy se na základě tohoto zákona nově udělují licence pouze na 1 rok a jejich následné prodloužení je zpoplatněno ČNB. Vlivem tohoto procesu došlo k eliminaci neaktivních subjektů. Z komplexního pohledu vývoje počtu zprostředkovatelů a objemu pojistného HAV lze ovšem za sledované období stanovit, že u obou analyzovaných prvků je trend v převažující růstové převaze. Nicméně, při poklesu počtu zprostředkovatelů nelze zaznamenat pokles pojistného HAV, tedy trend je obdobný, ale případné výkyvy v počte zprostředkovatelů nemají následný negativní dopad na předmětný pojistný trh. Tento výstup lze nejspíše vysvětlit širší škálou distribučních cest pojišťoven (např. online prostředí), ale také stále větším počtem zprostředkovatelů. V tak velkém objemu prodejců nelze tedy přímou úměru vývoje potvrdit.

Z hlediska slevové politiky na trhu s HAV je poměrně obtížné zmapovat relevantně komplexní dopady vlivem nemožnosti stanovit např. průměrné slevy napříč daným trhem. Nicméně, dle mého názoru lze dopad slevových politik demonstrovat na lídru v havarijním pojištění, a to Generali české pojišťovně za vybrané roky (před a po prezentovaných slevách) let 1997-2020. Např. v roce 2002 poskytovala slevu na havarijním pojištění od 10 do 20 %, a to např. díky opatření zabezpečovacího systému ve vozidle (mechanické zabezpečení převodovky 20 % sleva z pojistného HAV), dle výroční zprávy pak v předemtném roce evidovala 40% nárůst v předepsaném pojistném u HAV v roce 2002 oproti roku 2001 (v roce 2001 hrubé pojistné činilo u ČP hodnotu 2 882 891 tis. Kč a v roce 2002 pak 4 149 478 tis. Kč). V roce 2010 ovšem pojišťovna neuplatňovala u široké veřejnosti stimul k založení havarijního pojištění v podobě slev, ale řady asistenčních služeb „navíc“, např. bezplatný odtah vozidla až do vzdálenosti 500 km a bezplatné zapůjčení náhradního osobního vozidla na tři dny. Slevy ovšem evidovány nejsou (Horáček, 2002; Hospodářské noviny, 2010). Následující graf zobrazuje prezentovanou slevu Generali českou pojišťovnou u havarijního pojištění za daný rok a výslednou změnu výše hrubého předepsaného plnění u HAV za shodný rok v % vyjádření. Na základě výstupů lze následně stanovit, zda uplatnění slevy u HAV se v daném roce projeví v podobě vyššího předepsaného pojistného.

Graf 19: Komparace změny výše předepsaného pojistného HAV u České pojišťovny a výše prezentované slevy u HAV za vybrané roky období 1997-2020, v %



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: Generali ČP, 2000, s. 21; Generali ČP, 2003, s. 65; Generali ČP, 2007, s. 46; Generali ČP, 2010, s. 41; Generali ČP, 2013, s. 34; Generali ČP, 2017, s. 24; Generali ČP, 2020, s. 20; Horáček, 2002; Peníze, 2006; Hospodářské noviny, 2010; Holý, 2012; Buykers, 2016; Generali ČP, 2021

V prvopočátku sledovaného období není patrný shodný trend poskytovaných slev a růstu trhu s HAV u vybrané pojišťovny. Nicméně, od roku 2006 lze již shodnou „trendovost“ evidovat. Tento výstup lze nejspíše připsat také dostupnější informovanost veřejnosti o poskytovaných slevách prostřednictvím rozmachu technologií (internetu). Lze tak stanovit, že sleva má dopad na vývoj trhu s HAV, nicméně je nejspíše klíčová široká prezentace tohoto marketingového tahu pojišťovny.

#### 4.8.6 Povědomí u obyvatelstva

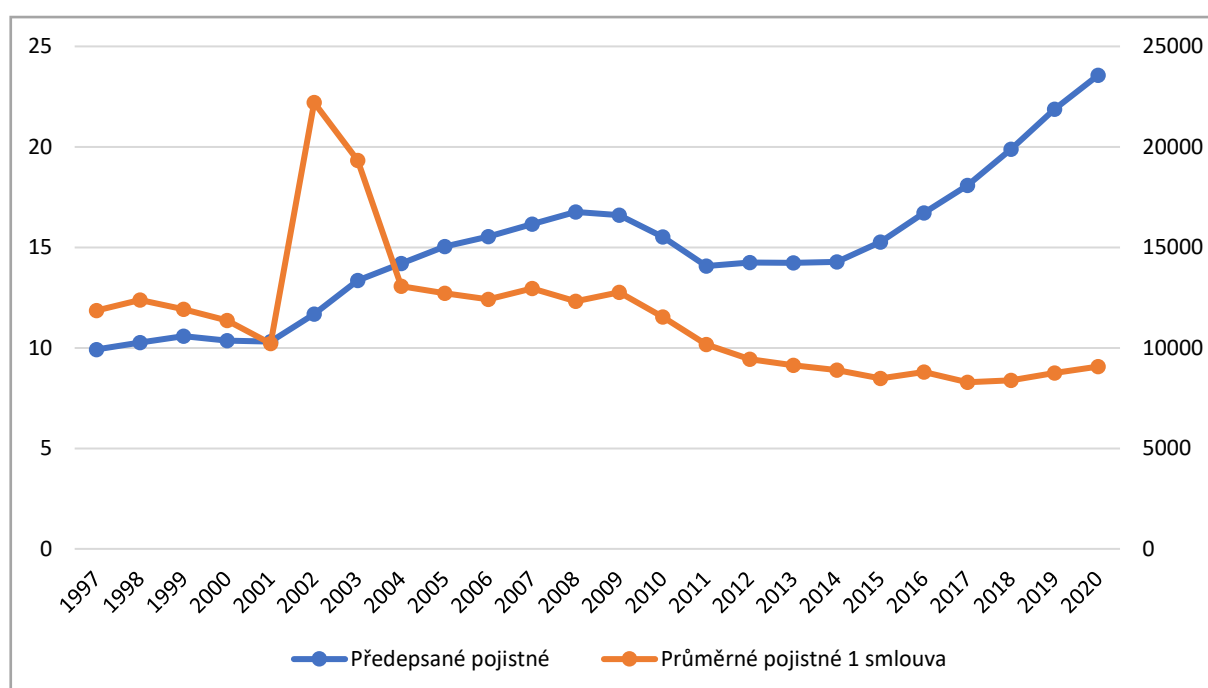
Z předchozích částí je patrné, že český trh s havarijním pojištěním je již od 90. let spíše růstový a dynamický. HAV je poměrně specifický a možno i komplikovaný produkt zahrnující mnoho výluk a mnoho ustanovení. Lidé se mohou v dané terminologii, výkladu, ale i podstatě pojištěné méně orientovat, což může mít za následek jejich případný nezájem a nižší atraktivitu daného produktu. Za sledované období lze nalézt 2 relevantní výzkumy z roku 2013 a 2020 zohledňující také otázku určité orientace a znalosti Čechů v havarijním pojištění. Z obou studií ovšem vyplývá nárůst neznalosti a špatné orientace v předmětném

produktu. Konkrétně výsledky výzkumu z roku 2013 zobrazují neznalost podmínek atd. havarijního pojištění u celkem 34 % a výsledky z roku 2020 dokonce částečnou nebo komplexní neznalost (špatnou orientaci v produktu) u 40 % respondentů (Urbánek, 2013; OPojištění, 2020). Protože tedy neznalost spíše stoupá, ale trh s HAV roste nelze stanovit negativní vazbu povědomé veřejnosti o HAV a kladném vývoji trhu s HAV.

#### 4.8.7 Cena pojištění

Dalším atributem, který může zásadněji ovlivňovat finální vývoj trhu s havarijním pojištěním je samozřejmě i výsledná cena pojistného. Lze zde předpokládat, že pokud by cena pojistného rostla, trh by se snižoval a naopak. Zda tento vztah platí či nikoli zobrazuje následující komparace v grafu.

Graf 20: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a průměrného pojistného na jednu smlouvu, za roky 1997-2020



Zdroj: Vlastní zpracování

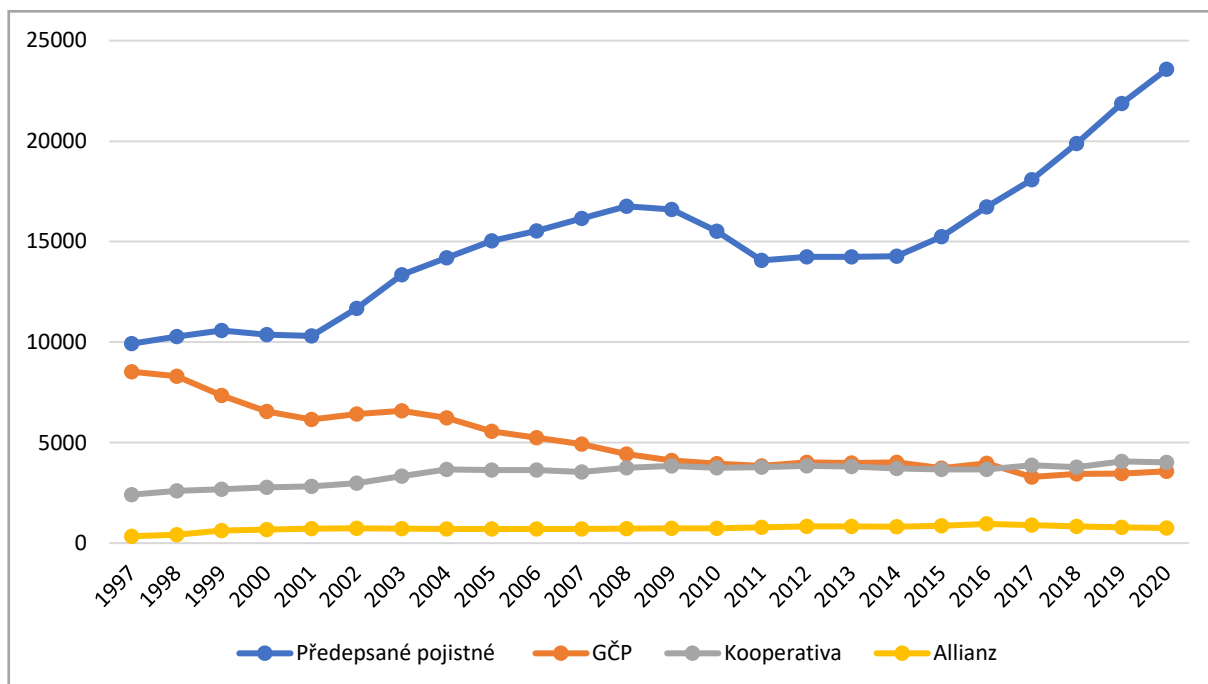
Za sledované období je patrné, že cena havarijního pojištění klesá, či má klesající trend, což je způsobeno poklesem ceny nových vozů, ale také silným konkurenčním prostředím (ČKP, 2015). Výše bylo uvedeno, že vztah či vliv vývoje ceny na jednu pojistnou smlouvu by měl být v opačném vlivu, tedy pokles ceny pojistného podporuje vývoj HAV, což lze na základě představené komparace jednoznačně potvrdit a cena enormně ovlivňuje

vývoj HAV. Dále lze za sledované období shrnout, že klesající trend výsledného pojistného na jednu smlouvu podporoval růstový trend trhu s havarijním pojištěním v ČR.

#### **4.8.8 Distribuce**

Distribuce HAV je realizována prostřednictvím zaměstnanců na obchodních místech pojišťoven, prostřednictvím srovnávačů, dále prostřednictvím telefonních operátorů a zprostředkovatelů. Tyto distribuční cesty z hlediska statistických dat nelze dohledat za každý rok sledovaného období nebo vlivem jejich nevýznamného počtu, kdy by bylo nerelevantní stavit dopad nízkého počtu na vývoj celého HAV (např. u srovnávačů). Nicméně, dohledat lze počet zprostředkovatelů, což ovšem bylo již představeno výše, kdy nebyl uveden výrazný dopad počtu těchto subjektů na vývoj trhu, ale dále lze dohledat počet zaměstnanců příslušných pojišťoven, kdy se stále jedná o hlavní distribuční kanál a lze tedy již relevantně vyhodnotit případný vliv zaměstnanosti v pojišťovnictví na vývoj HAV. Pojišťoven působících na trhu ČR nabízející HAV je celkem 12, ovšem zásadní roli ve vývoji objemu předepsaného pojistného u HAV hraje již uvedená Generali česká pojišťovna (dominantní postavení), dále Kooperativa a na třetí pozici je pojišťovna Allianz (ČAP, 2020b, s. 59). Následující graf zachycuje vývoj celkového předepsaného plnění trhu s havarijním pojištěním a vývoj počtu zaměstnanců 3. největších prodejců havarijního pojištění v ČR.

Graf 21: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a vývoje počtu zaměstnanců obchodních míst GČP, Kooperativa a pojišťovny Allianz, za roky 1997-2020



Zdroj: Vlastní zpracování, čerpáno z: Česká pojišťovna, 2003, s. 14; Česká pojišťovna, 2009, s. 3; Česká pojišťovna, 2011, s. 17; Česká pojišťovna, 2016, s. 8; Česká pojišťovna, 2021, s. 9; Allianz, 2001, s. 34; ČAP, 1999, s. 51, 54; ČAP, 2000, s. 39, 42; ČAP, 2001, s. 39, 43; ČAP, 2002, s. 37, 41; ČAP, 2003, s. 29, 32; ČAP, 2004, s. 29, 33; ČAP, 2005, s. 29, 32; ČAP, 2006, s. 30, 33; ČAP, 2007, s. 71; ČAP, 2008, s. 71; ČAP, 2009, s. 70; ČAP, 2010, s. 75; ČAP, 2011, s. 72; ČAP, 2012, s. 78; ČAP, 2013, s. 78; ČAP, 2014, s. 78; ČAP, 2015, s. 74; ČAP, 2016, s. 75; ČAP, 2017, s. 83; ČAP, 2018, s. 85; ČAP, 2019, s. 89; ČAP, 2020b, s. 97

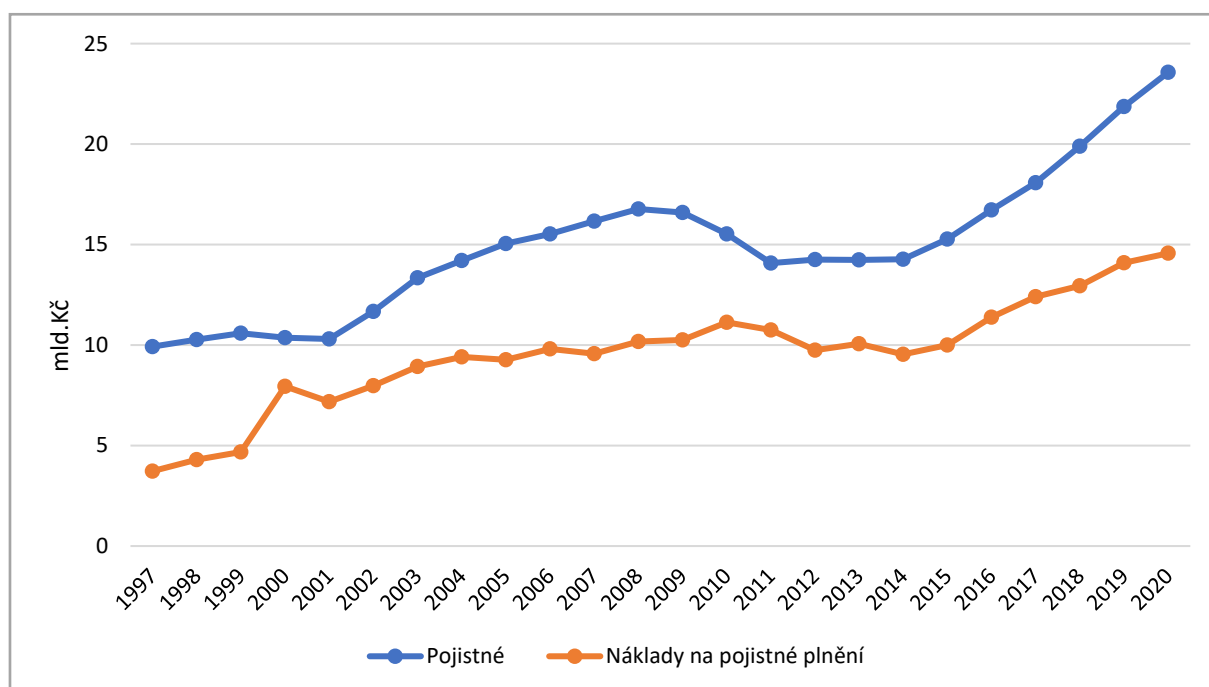
Výše bylo uvedeno, že největším prodejcem HAV na českém pojistném trhu je již od začátku sledovaného období Generali česká pojišťovna. Jak je patrné z uvedené komparace, tento pojistný subjekt výrazně snižuje počet zaměstnanců, ale na pojistném trhu se tento jev negativně neprojevuje. U zbylých pojišťoven naopak dochází spíše k mírnému růstovému trendu, ale korespondence s vývojem pojistného HAV není jednotná. Lze stanovit, že distribuce hlavním kanálem (přes obchodní místa) nemá z hlediska klesajícího počtu zaměstnanců poboček výrazný negativní dopad na vývoj pojistného trhu s HAV, a to nejspíše vlivem posilování zbylých druhotných distribučních kanálů (např. online prostředí).

#### 4.8.9 Náklady na pojistné plnění

Poslední stanovený faktor, který může mít dopad na vývoj trhu s HAV, byl uveden v podobě nákladů na pojistné plnění. Náklady na pojistná plnění jsou v podstatě vyplacené finanční zdroje pojišťovnou směrem k pojištěným. Díky narůstajícím nákladům

pojišťovně se pak může zvedat např. cena za pojistnou smlouvu, což výše sice bylo vyvráceno, ale může být určitou bariérou ve větším poklesu cen za jednu smlouvu, a tedy bariérou v růstu trhu s HAV, když výše byla prokázána souvislost vývoje ceny 1 smlouvy s vývojem trhu. Lze předpokládat, že pokud náklady na pojistná plnění rostou, bude trh s HAV v klesající tendenci a obráceně. Poslední grafické zobrazení této kapitoly zachycuje časový trend předepsaného pojistného na trhu s HAV a vývoje nákladů na pojistná plnění pojišťovny.

Graf 22: Komparace výše předepsaného pojistného HAV a nákladů na pojistná plnění v ČR, za roky 1997-2020, v mld. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování

Z výsledné komparace trendu je zřejmé, že souvislost je opačného znění, než bylo výše stanoveno. Tedy, že růst pojistných nákladů snižuje vývoj trhu s havarijním pojištěním. Na uvedenou souvislost by bylo možné pohlížet ze dvou úhlů pohledů, a to, logický, že s růstem nákladů roste trh, protože je reflektován nárůst pojistných smluv a vývoj plnění. Nicméně, zde by se jednalo o pohled souvislosti a ne ovlivnění. Vlivem této teze byl zvolen druhý pohled, a to dopad nákladů na trh, kdy lze stanovit, že růst/pokles reflektuje vývoj vybraného trhu. Dopad je tedy výsledný, že pokud náklady rostou, roste i trh, pokud náklady klesají, klesá i objem trhu.



## **4.9 Budoucí vývoj**

Na základě předchozí analýzy minulého i současného trendu lze nyní stanovit budoucí vývoj vybraných aspektů trhu s havarijním pojištěním, které jsou uvedeny v následujících kapitolách.

### **4.9.1 Operativní leasing**

Český národ potřebuje spíše věci vlastnit než pouze hradit a pronajímat si. Operativní leasing je žádoucím produktem zejména u podnikatelů. Jeho oblíbenost bude nejspíše v roce 2021 a 2022 pokračovat, ale zejména u uvedených subjektů, kteří vlivem pandemie potřebují investovat podnikové finanční zdroje do jiných oblastí, než jsou vlastní služební vozidla. U tohoto segmentu lze tedy budoucnost spatřovat spíše v mírně růstové tendenci.

U soukromé populace ovšem operativní leasing nebude nejspíše enormně žádanou cestou, jak si zajistit vozidlo pro jakékoli účely a cesty. Operativní leasing není v ČR žádnou novinkou a je využíván zejména od 21. století. Nicméně, jak je patrné např. z výstupů a komparace kap. 4.8.2 a dalších skutečností této práce, počet vozidel v ČR roste, kdy jsou v převažující většině v přímém vlastnictví firmy nebo osoby. Operativní leasing není proměnnou, která by trh s HAV výrazně modifikovala a v budoucnu nelze změnu tohoto stavu očekávat i vlivem klesajících cen vozidel a klesajících cen/pojistného povinných i dobrovolných pojistných produktů. Vlastnění OA se tak v českém prostředí stává pro populaci dostupnější, kdy se očekává pokračování tohoto trendu a operativní leasing pak může pozbývat smysl pro český národ. Jeho budoucnost bude tak spíše stagnující či aktuálně vlivem pandemie mírně rostoucí u podnikatelů, ale ne u soukromých subjektů.

### **4.9.2 Minikasko produkty**

Prvotně lze uvést, že vlivem výskytu jevů v ČR označovaných jako černá labuť, tedy jev, který je zcela neočekávaný, ale s mimořádnými dopady, lze predikovat slibnou budoucnost minikasko produktů. Z jevů lze uvést např. tornádo na Moravě v roce 2021, ničivá krupobití a přívalové deště zejména na jihozápadu Čech v červenci 2021 atd. vyvolávající v populaci obavu o majetek. Dále lze předpokládat, že klimatické výkyvy budou i nadále pokračovat vlivem změny celosvětového klimatického prostředí. Minikasko produkty jsou pak zajímavé nejen hrazením vzniklých škod, ale možno i bez spoluúčasti. Dynamika růstu předmětných produktů ovšem nebude příliš rychlá, protože zatím se

z hlediska uvedených jevů nejednalo o cyklické stavy, ale spíše o nahodilé, které ovšem budou nejspíše klima v ČR pravidelně doprovázet. Český národ jen vyžaduje opakování, aby začalo dané riziko řešit za nižší cenu oproti all -risk variantě HAV. Minikasko produkty mohou být pro populaci zajímavé také nižší cenou, kdy klesající cena u pojistné smlouvy byla uvedena jako jeden z hlavních parametrů růstu pojistného trhu s HAV (viz kap. 4.8.7). Cena tedy rozhoduje budoucnost předmětných produktů, kdy růstový trend bude pokračovat i u komplexního trhu s havarijním pojištěním v ČR. Možné komplikace mohou nastat jen v případě aplikace dalších opatření v boji proti pandemii covidu-19, kdy tato opatření vrhají nejen na trh s HAV, ale na veškeré průmysly a ekonomiky výrazný otazník. V případě konstantního stavu a umožnění produkce (distribuce, osobního prodeje atd.) lze ovšem minikasko produkty označit jako atraktivní. Důležitá je ovšem dostatečná propagace, kdy např. populace nemusí být seznámena s parametry HAV, kdy HAV např. ve svém základu nekryje srážku se zvěří, ale v Minikasku lze toto riziko zabezpečit.

#### **4.9.3 Digitální distribuce**

V předchozí kapitole bylo prvotně uvedeno, že pojišťovny podporují a usilují nejen o převažující elektronickou komunikaci s klientem, ale také přicházejí s novinkami u HAV v podobě čtenějšího využití moderních technologií při sjednávání HAV tak, aby došlo ke zrychlení celého procesu, ale také k zjednodušení. Významnější je ovšem zjištění v kap. 4.8.5 a zejména 4.8.8, že pokles počtu „klasických“ distribučních cest (face to face, např. na obchodních místech) nemá na vývoj trhu s HAV výrazný dopad. Z tohoto výstupu lze usuzovat, že populace postupně více využívá online sjednávání předmětného produktu a tento trend stále masivnější implementace moderních technologií bude pokračovat a pojišťovny na něj, pro podporu jejich konkurenceschopnosti na silně konkurenčním trhu, musí vhodně reagovat postupným přecházením na internetové prostředí, což se tedy již v roce 2021 děje. Digitální distribuce je tak na základě uvedených výsledků cestou, která bude stále žádanější a vyhledávanější. Důležité je, aby byly v simulaci HAV zjednodušeny nastavované parametry a např. v případě zadání VINu vozidla a rodného čísla pojistitele se veškeré informace do simulace zobrazily automaticky, kdy již dnes např. pojistný likvidátor má u zadání VINu poškozeného vozidla tyto informace k dispozici. Důležitá je ovšem také posilující a dostatečná bezpečnost těchto citlivých dat a dostatečné šifrování.

Simulace zatím udání VINu neumožňují, uvedené doporučení tak může být motivem pro pojišťovny při zjednodušování sjednávání havarijního pojištění digitální cestou, což je žádoucí i z hlediska zjištěné převažující neznalosti fundamentů HAV u České populace (dle posledních výzkumů 40 %).

#### **4.9.4 Individuální HAV a racionální výpočet pojistného**

Budoucnost individuálního havarijního pojištění by se dala z hlediska národy českého národa očekávat jako rostoucí a žádoucí. Ovšem na základě výstupů v kap. 4.8.6, kdy bylo na základě převzetí výsledků výzkumů zjišťující i znalost produktu HAV v ČR lze stanovit, že v případě, že se populace spíše v produktu neorientuje, nebude ani trendem enormní poptávka po individuální variantě HAV. Slibnější vývoj a poptávku lze dle mého názoru očekávat v jednoduchých balíčkách zahrnující základní parametry produktu a následně dílčí možná připojištění. Zcela individuální komplexní HAV není nejspíše u českého národa kýženou cestou, protože populace nebude vědět, co v základu automaticky pojistit a v případě, že se v produktu neorientuje, bude kvitovat navedení od pojišťovny u nastavení produktu. Vše ovšem musí být ve znění maximální jednoduchosti a transparentnosti. Individuální nastavení jako nový trend u HAV tedy jistě potvrdit nelze, a to také již několikrát zmíněnou a doloženou snahou pojišťoven sice poskytovat možnost doplňkových individuálních služeb, ale základ je pro všechny shodný. Určitě nebudou v budoucnu „balíčky“ u HAV, které by dílčí pojistitelé zcela nevyužili a představovaly by pro ně pouze „zbytečně“ navýšené pojistné. Cestou tak bude základní „packet“ s možností individuálních doplňkových služeb.

Z hlediska racionálního výpočtu pojistného již je nyní poměrně „průhledný“. Vlivem faktu, že do výsledné ceny pojistného u HAV vstupuje mnoho faktorů, což lze předpokládat i nadále a faktory budou spíše přibývat, nelze předpokládat výrazné zjednodušení výpočtu pojistného na základě např. 3 proměnných u pojistitelů. Pokud by se pojišťovny vydaly touto cestou, znamenalo by to, že by se průměrné pojistné u HAV zvýšilo, což by naopak jeho zajímavost a poptávku mohlo tlačit dolů.

## 5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPORUČENÍ

Nyní lze komplexně shrnout, v návaznosti na stanovené výstupy v celé analytické části této práce z hlediska vývoje a stavu českého pojistného trhu, že předmětný trh je zastoupen zejména neživotním pojištěním v podobě pojištění motorových vozidel, což jsou „tahouni“ tohoto progresivního a růstového segmentu české ekonomiky (meziroční růst o 5,7 %). Celková propojištěnost za referenční období stoupla z 2,6 % vůči dosahovanému HDP na 3 %, nicméně tento růst není z hlediska pojištěnosti v EU na dostatečné úrovni. V 90. letech byl trh z hlediska primárních poskytovatelů pojištění (pojišťoven) v převaze s rozhodující českou účastí. Aktuálně jsou ovšem v zastoupení četnější zahraniční pojišťovny cílené na neživotní produkty, kdy jejich počet celkově vzrostl o 24 subjektů (na 44). Jak již bylo uvedeno výše, pojistnému trhu v ČR dominují primárně produkty neživotního pojištění, kdy poměr či výše této formy plynule klesala od roku 1993 až do roku 2013, kdy nastal opačný růstový trend poměru a postavení neživotního pojištění, které nyní plynule své postavení vůči životnímu pojištění posiluje. U životního pojištění se preference poptávky po dílčích produktech napříč 21. stoletím měnily. Prvotně byla největší poptávka po pojištění pro případ smrti a dožití, které bylo nahrazeno pojištěním spojené s investičním fondem a v nižší formě doplňkovým pojištěním. U neživotních produktů je struktura trhu neměnná, kdy nejvyšší poptávka byla zjištěna u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, u pojištění majetku a u HAV. Změnu lze evidovat pouze v nárůstu oblíbenosti/poptávky u HAV.

Dále byl blíže analyzován trh s HAV v ČR, kdy za referenční období došlo k plynulému růstu předepsaného podílu (z 17,4 na 94,7 mld. Kč), ale i v počtu smluv s HAV u neživotních produktů. Pojistné smlouvy HAV se v roce 1997 podílely na všech smlouvách v neživotním sektoru ve výši 3,9 % a v roce 2020 již ve výši 11 %. Růstový trend trhu s HAV je za sledované období podporováno nejen vyšším zpřístupněním tohoto pojištění, ale také poklesem cen vozidel. Z hlediska ekonomického vývoje země, pojistný trh s HAV ovlivňuje zejména průměrná mzda, míra nezaměstnanosti, míra inflace a vývoj vozového parku v ČR.

Klíčová je ovšem také vyšší cenová dostupnost, kdy za roky 1997-2020 došlo k poklesu průměrného pojistného u smluv s HAV, a to o 2 795 Kč (na aktuálních 9 065 Kč). Pojišťovny jsou si narůstající poptávky po HAV vědomy, a věnují tak dostatečnou pozornost

zefektivnění přidružených procesů, např. z hlediska vyřizování pojistných událostí, ale také reflektují celkové rysy dnešní doby, a to přechod z face to face komunikace na elektronickou.

I tato charakteristika 21. století, společně se zjištěnými či stanovenými výstupy práce jsou podkladem pro možná doporučení směrem k pojišťovnám a zprostředkovatelům nabízející a poskytující havarijní pojištění. Uvedené století vyžaduje nejen vyšší dynamiku veškerých procesů, ale také jejich zjednodušení. V tomto kontextu lze doporučit primárně pokračovat v trendu zjednodušení a vyšší transparentnosti u sjednávání HAV. V práci byly uvedeny 2 výzkumy cílené na znalosti Čechů v parametrech HAV z let 2013 a 2020. Zde lze doporučit proškolení liniové pracovníky pojišťoven na prezentaci základních informací o HAV, aby se tyto skutečnosti jednotně šířily k veřejnosti, ale také např. jednodušeji sumarizovat prezentaci HAV na příslušných webech. Nesporným trendem, který mohou pojišťovny využít je narůstající obliba elektromobilů, které jsou cenově poměrně nákladné a vhodné tedy pro sjednání HAV. Pojišťovny zde mohou rozšířit doplňkové služby HAV o „pojízdnou elektromobilitu“, která by v případě potřeby doplnila elektromobilu elektriku na cestě (jako tomu je např. u naftových vozidel s HAV u většiny pojistitelů). Online komunikaci lze dále doporučit využívat ve veškeré „běžné komunikaci“ s klientem, ale také např. při vyřizování menší škodné události, kdy dnes převažuje nutnost zpřístupnit fyzicky vozidlo příslušnému likvidátorovi. Pojišťovny tedy mohou zatraktivnit havarijní pojištění směrem k veřejnosti asistovanou prohlídkou na dálku u likvidace škodných událostí.

Pojišťovny se snaží v rámci konkurenčního boje odlišit a přicházet u HAV se specifiky (např. poskytování fixní ceny u HAV po dobu 3ří let). Nicméně, nejedná se o směr, který by byl u veřejnosti příliš vyhledáván a poptáván. Naopak může sjednávání a transparentnost HAV komplikovat. Opět je možné spíše doporučit neusilovat o odlišení, ale primárně o zjednodušení a vyšší pochopení podstaty HAV. Vhodné je také např. marketingová kampaň vzniklé nehody na novém vozidle a následné opravy a nákladů na náhradní vůz. V neposlední řadě lze doporučit pokračovat ve zjednodušování podmínek a obsahů základních balíčků HAV.

## 6 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo určit vnitřní a vnější faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice od 90. let 20. století do současnosti. Na základě analýzy současného trendu následně zpracovat odhad budoucího vývoje tohoto druhu pojištění. Uvedený cíl byl dle autora práce naplněn zejména v druhé analytické části.

Snaze naplnit výše uvedený cíl předcházela deskripce teoretických východisek zvolené oblasti pojistného trhu a vybraného pojistného produktu v podobě havarijního pojištění. Jednalo se o určitý teoretický základ pro navazující část práce, kdy lze shrnout, že havarijní pojištění představuje poměrně komplikovaný produkt zahrnující nejen řadu „podpojištění“ ale jde o dílčí trh, který je ovlivněn řadou dalších specifických a provázaných faktorů.

V analytické části byly stanoveny možné faktory ovlivňující vývoj trhu s havarijním pojištěním v ČR v podobě výše předepsaného pojistného u pojišťoven. Jednalo se o vybrané makroekonomické ukazatele ekonomického vývoje země, vybrané parametry ovlivňující cenu vozidla (druh vozidla-OA, stáří vozidla a tovární značka), dále o vývoj poptávky po HAV (počet smluv v HAV), ekonomická provázanost POV a HAV (průměrná cena na jednu pojistnou smlouvu), konkurenční prostředí a slevová politika (počet pojišťoven a zprostředkovatelů; prezentovaná sleva a změna předepsaného pojistného vybraných subjektů), povědomí u obyvatelstva (dosavadní výzkumy znalosti české populace o HAV), cena pojištění (průměrné pojistné na jednu smlouvu HAV), distribuce (vývoj počtu zaměstnanců 3 neproduktivnějších pojišťoven z hlediska prodejů HAV) a náklady na pojistná plnění (náklady na pojistná plnění u HAV). Z těchto proměnných lze stanovit, že nejvýrazněji trh s HAV pozitivně ovlivňuje na základě provedené komparace s výší předepsaného pojistného v HAV primárně výše průměrné mzdy v zemi, dále míra nezaměstnanosti, míra inflace, počet OA ve vozovém parku ČR, v nižší míře také počet smluv v předmětném trhu, průměrná cena u jedné pojistné smlouvy POV a také v nižší míře implementovaná slevová politika. Výrazný dopad na vývoj trhu s HAV má dále výsledná průměrná cena pojistného na jednu smlouvu HAV a náklady na pojistná plnění, kdy s růstem nákladů roste i trh s HAV. V opačném znění lze jednoznačně stanovit, že minimální dopad na vývoj trhu s HAV má vývoj státního dluhu a saldo běžného účtu platební bilance, kdy nebyla zjištěna opačná nebo shodná „trendovost“. Minimální dopad lze dále evidovat

u proměnné v podobě průměrného stáří českého vozového parku, objem prodeje nejžádanější tovární značky, počet pojišťoven, povědomí populace o HAV a počet zaměstnanců nejproduktivnější pojišťovny u prodeje HAV.

V závěru analytické části byl dále nastíněn možný budoucí vývoj 4 aspektů havarijního pojištění, a to operativního leasingu, minikasko produktů, digitální distribuce HAV, individuální nastavení HAV a racionální výpočet pojistného. U operativního leasingu byl budoucí trend u soukromé klientely stanoven jako stagnující vlivem větší dostupnosti OA a klesajících cen pojistného u POV a HAV. Růst bude ovšem možný v podnikatelské sféře vlivem pandemie a finančních ztrát ze zastavení podnikatelských aktivit během let 2020 a 2021. U minikasko produktů je predikován mírný růst podmíněný osvětou veřejnosti ohledně podmínek HAV. Jednoznačně růstová tendence byla ovšem stanovena u digitální distribuce. Poslední uvedené aspekty z hlediska jejich budoucího vývoje nebyly stanoveny konkrétní potenciály pro jejich růst, ale spíše pro jejich stagnaci.

V závěru práce se lze dále vrátit k poměrně kritizované pojištěnosti ČR, která je pod unijním průměrem za celé sledované období let 1997-2020. Ke kritice míry pojištěnosti je ovšem nutné dodat, že se jedná o značně koncentrovaný indikátor, který je ovlivňován více faktory (HDP, počet obyvatel a předepsané pojistné). ČR je malou zemí s omezeným trhem a malou populací z hlediska komparace s předními státy a „motory“ EU (např. Německo). Moderní pojistné tržní prostředí se vyvíjí již od roku 1990 a dosáhlo velmi pozitivních výsledků, které jsou růstové, a to jak z hlediska kritizované pojištěnosti země, tak v otevření trhu pro konkurenci, zjednodušení a novelizace příslušné legislativy atd. Tedy český pojistný trh je tahounem a stabilizátorem komplexní finanční stability, čehož jsou si vládní představitelé vědomi a tomuto trhu věnují dostatečnou pozornost, i když jsou některá opatření přijata s výraznou časovou prodlevou. Primární indikátory pojistného trhu rostou a budoucí výhledy jsou pozitivní i vlivem většího uvědomění si u českého národa z hlediska nezbytnosti chránit se před nečekanými riziky, což dokládají i výstupy této práce, kdy byl dílčí trh s havarijním pojištěním vyhodnocen jako růstový od konce 90. let.

## 7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### 7.1 Bibliografie

ANAG. *Občanský zákoník, zákon o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích), zákon o mezinárodním právu soukromém a prováděcí a související zvláštní právní předpisy*. 3. vyd. Praha: Nakladatelství ANAG, 2014. 911 s. ISBN 978-80-7263-855-0.

BOHANESOVÁ, Eva. *Finanční gramotnost*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2018. 144 s. ISBN 978-80-244-5397-2.

ČEJKOVÁ, Viktória. *Pojistný trh*. Praha: Grada Publishing, 2002. 120 s. ISBN 80-247-0137-5.

ČEJKOVÁ, V., ŘEZÁČ, F. a A. ZUZÁŇÁK. *Pojištění pro podnikatele*. Břeclav: Moraviapress, 1998. 212 s. ISBN 80-86181-13-8.

ČERNOHORSKÝ, Jan. *Finance: od teorie k realitě*. Praha: Grada Publishing, 2020. 464 s. ISBN 978-80-271-2215-8.

ČERNOHORSKÝ, Jan a Petr TEPLÝ. *Základy financí*. Praha: Grada Publishing, 2011. 304 s. ISBN 978-80-247-3669-3.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2015. 224 s. ISBN 978-80-86929-51-4.

DUCHÁČKOVÁ, Eva a Jaroslav DAŇHEL. *Teorie pojistných trhů*. Praha: Professional Publishing, 2010. 216 s. ISBN 978-80-7431-015-7.

HODGIN, Ray. *Insurance Law: Text and Materials*. 2. ed. Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2002. 816 p. ISBN 1-85941-724-8.

HOLUB, M. et al. *Odpovědnost za škodu v právu občanském, pracovním, obchodním a správním: praktická příručka*. 2. vyd. Praha: Linde, 2004. 491 s. ISBN 80-7201-486-2.

HRADEC, M., KŘIVOHLÁVEK, V. a J. ZÁRYBNICKÁ. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2005. 215 s. ISBN 80-867-5448-0.

JANDA, Josef. *Spořit nebo investovat?* Praha: Grada Publishing, 2011. 168 s. ISBN 978-80-247-3670-9.



- JELÍNEK, Jaroslav. *Ekonomická encyklopedie, svazek 1, a-o*. Praha: Svoboda, 1984. 769 s. ISBN neuvedeno.
- KAMENÍKOVÁ, B., POLÁCH, J. a M. KRÁL. *Bankovníctví a pojišťovnictví*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, fakulta managementu a ekonomiky, 2008. 160 s. ISBN 978-80-7318-655-5.
- KARFÍKOVÁ, M. et al. *Pojišťovací právo*. 2. vyd. Praha: Leges, 2018. 440 s. ISBN 978-80-7502-271-4.
- KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, V. a J. ČECHOVÁ. *Základy pojišťovacího práva*. Praha: Orac, 2001. 301 s. ISBN 80-86199-27-4.
- KHORSID, Aly. *Islamic Insurance: a modern approach to Islamic banking*. New York: RoutledgeCurzon, Taylor & Francis Group, 2007. 248 p. ISBN 978-0-415-44450-7.
- KOCIÁNOVÁ, Helena. *Finanční gramotnost v kostce aneb co Vás neměl kdo naučit*. Praha: Nakladatelství ANAG, 2012. 151 s. ISBN 978-80-7263-767-6.
- KOZEL, Roman a kol. *Moderní marketingový výzkum*. Praha: Grada Publishing, 2006. 280 s. ISBN 80-247-0966-X.
- MARTINOVIČOVÁ, Dana. *Pojišťovnictví*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, fakulta podnikatelská, 2006. 124 s. ISBN 80-214-3257-8.
- NÝVLTOVÁ, Romana a Pavel MARINIČ. *Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy*. Praha: Grada Publishing, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3158-2.
- MÁLEK, P., OŠKRADLOVÁ, G. a P. VALOUCH. *Osobní finance*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2010. 204 s. ISBN 978-80-210-5157-7.
- MFČR. *Zpráva o vývoji finančního trhu v roce 2020*. Praha: Ministerstvo financí České republiky, 2021. 87 s. ISBN 978-80-7586-047-7.
- MFČR. *Zpráva o vývoji finančního trhu v roce 2017*. Praha: Ministerstvo financí České republiky, 2018. 102 s. ISBN 978-80-7586-011-8.
- MFČR. *Zpráva o vývoji finančního trhu v roce 2013*. Praha: Ministerstvo financí České republiky, 2014. 101 s. ISBN 978-80-85045-63-5.
- MFČR. *Zpráva o vývoji finančního trhu v roce 2010*. Praha: Ministerstvo financí České republiky, 2010. 64 s. ISBN neuvedeno.

POLOUČEK, Stanislav a kol. *Peníze, banky, finanční trhy*. Praha: C. H. Beck, 2009. 415 s. ISBN 978-80-7400-152-9.

ŘEZÁČ, František. *Řízení rizik v pojišťovnictví*. Brno: Masarykova univerzita, 2011. 222 s. ISBN 978-80-210-5637-4.

SCHELLE, Karel. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006. 122 s. ISBN 80-868-6152-X.

STROUKAL, Dominik. *Ekonomické bubliny: Kdo je nafukuje, proč praskají a jak v další krizi neztratit vše*. Praha: Grada Publishing, 2019. 240 s. ISBN 978-80-271-2194-6.

SYROVÝ, Petr a Tomáš TYL. *Osobní finance: řízení financí pro každého*. Praha: Grada Publishing, 2011. 208 s. ISBN 978-80-247-3813-0.

TICHÝ, Milík. *Ovládání rizika: analýza a management*. Praha: C. H. Beck, 2006. 396 s. ISBN 80-7179-415-5.

VÁVROVÁ, Eva. *Finanční řízení komerčních pojišťoven*. Praha: Grada Publishing, 2014. 192 s. ISBN 978-80-247-4662-3.

## 7.2 Internetové zdroje

ALLIANZ. *Výroční zpráva 2020* [online]. Allianz pojišťovna, a.s. @ 2021, 56 s. [cit. 2021-03-30]. Dostupné z: [https://apps.allianz.cz/file/16567/Vyrocní\\_zpráva\\_za\\_rok\\_2001.pdf](https://apps.allianz.cz/file/16567/Vyrocní_zpráva_za_rok_2001.pdf).

ALLIANZ. *Výroční zpráva 2001* [online]. Allianz pojišťovna, a.s. @ 2001, 56 s. [cit. 2001-10-01]. Dostupné z: [https://apps.allianz.cz/file/16567/Vyrocní\\_zpráva\\_za\\_rok\\_2001.pdf](https://apps.allianz.cz/file/16567/Vyrocní_zpráva_za_rok_2001.pdf).

ATLAS CONSULTING. *Zákon o distribuci pojištění a zajištění* [online]. ATLAS consulting spol. s r.o. @ 2013-2021 [cit. 2018-08-23]. Dostupné z: <https://atlasconsulting.cz/zakon-o-distribuci-pojisteni-a-zajisteni/>.

AUTOSAP. *K 30. červnu 2010 bylo v ČR registrováno téměř 4,5 milionu osobních automobilů* [online]. MotoFocus @ 2021 [cit. 2010-07-28]. Dostupné z: <https://motofocus.cz/statistiky-trhu-vozidel/652,k-30-cervnu-2010-bylo-v-cr-registrovano-temer-45-milionu-osobnich-automobilu>.

BECK ONLINE. *145 ZÁKON ze dne 3. července 1934 o pojistné smlouvě* [online]. *Beck online* @ 2021 [cit. 2013-10-08]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgm2f6mjugu>.

BUYKERS. *Generali sleva -20 % na havarijní pojištění!* [online]. *Buykers* @ 2021 [cit. 2016-12-17]. Dostupné z: <https://buykers.cz/slevove-kody/generali>.

ČAP. *Vývoj pojistného trhu: V roce 2020 pojišťovny řešily druhý největší objem pojistných událostí z živelních škod za poslední dekádu* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2021 [cit. 2021-02-03]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/en/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/104791-vyvoj-pojistneho-trhu-v-roce-2020-pojistovny-resily-druhy-nejvetsi-objem-pojistnych-udalosti-z-zivelnich-skod-za-posledni-dekadu>.

ČAP. *Havarijní pojištění* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2021 [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/vse-o-pojisteni/pojisteni-motorovych-vozidel/havarijni-pojisteni>.

ČAP. *Zprostředkovatelé* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2021 [cit. 2020a-12-25]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/zprostredkovatele>.

ČAP. *Výroční zpráva 2020 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2021, 102 s. [cit. 2020b-12-21]. Dostupné z: <https://cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2020.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2019 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2019, 94 s. [cit. 2019-12-31]. Dostupné z: [https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2019\\_vyrocnizp.pdf](https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2019_vyrocnizp.pdf).

ČAP. *Výroční zpráva 2018 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2019, 90 s. [cit. 2018-12-31]. Dostupné z: [https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2018\\_vyrocnizp.pdf](https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2018_vyrocnizp.pdf).

ČAP. *Výroční zpráva 2017 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2018, 88 s. [cit. 2017-12-31]. Dostupné z: [https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2017\\_vyrocnizp.pdf](https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2017_vyrocnizp.pdf).

ČAP. *Výroční zpráva 2016 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2017, 81 s. [cit. 2016-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2016.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2015 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2016, 79 s. [cit. 2015-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2015.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2014 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2015, 88 s. [cit. 2014-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2014.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2013 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2014, 89 s. [cit. 2013-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2013.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2012 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2013, 88 s. [cit. 2012-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2012.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2011 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2012, 81 s. [cit. 2011-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2011.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2010 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2011, 84 s. [cit. 2010-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2010.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2009 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2010, 81 s. [cit. 2009-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2009.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2008 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2009, 80 s. [cit. 2008-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2008.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2007 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2008, 80 s. [cit. 2007-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2007.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2006 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven* @ 2007, 67 s. [cit. 2006-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2006.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2005 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2006*, 53 s. [cit. 2005-12-21]. Dostupné z: <https://cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2005.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2004 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2005*, 53 s. [cit. 2004-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2004.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2003 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2004*, 53 s. [cit. 2003-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2003.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2002 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2003*, 73 s. [cit. 2002-12-05]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2002.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2001 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2002*, 80 s. [cit. 2001-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2001.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 2000 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2001*, 87 s. [cit. 2000-12-21]. Dostupné z: <https://cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/2000.pdf>.

ČAP. *Výroční zpráva 1999 Česká asociace pojišťoven* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2000*, 96 s. [cit. 1999-12-31]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocnizpravy/1999.pdf>.

ČASTA, M. et al. *Jaké faktory ovlivňují vývoj v pojišťovacím sektoru v Evropě?* [online]. *ČNB @ 2021* [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: [https://www.cnb.cz/cs/o\\_cnb/cnblog/Jake-faktory-ovlivnuji-vyvoj-v-pojistovacim-sektoru-v-Evrope/](https://www.cnb.cz/cs/o_cnb/cnblog/Jake-faktory-ovlivnuji-vyvoj-v-pojistovacim-sektoru-v-Evrope/).

ČERNÝ, Petr. *5plus2: Havarijní pojištění* [online]. *Česká asociace pojišťoven @ 2021* [cit. 2021-04-30]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/cap-v-mediich/104818-5plus2-havarijni-pojisteni>.

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Výroční zpráva 2020* [online]. *Česká pojišťovna a.s. @ 2021*, 149 s. [cit. 2021-03-31]. Dostupné z:

[https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_GCP\\_2020.pdf/47849ab0-3a48-42eb-a7e5-6723c99294fe](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_GCP_2020.pdf/47849ab0-3a48-42eb-a7e5-6723c99294fe).

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Výroční zpráva 2015* [online]. *Česká pojišťovna a.s.* @ 2016, 252 s. [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2015.pdf/c5690cd8-53c7-404c-82fb-ceee9087a227](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2015.pdf/c5690cd8-53c7-404c-82fb-ceee9087a227).

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Výroční zpráva 2010* [online]. *Allianz pojišťovna, a.s.* @ 2011, 48 s. [cit. 2011-03-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/176957/cp\\_zdravi\\_vz\\_2010.pdf/0d9504cf-0e78-4668-8443-2e24c4c3a34f](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/176957/cp_zdravi_vz_2010.pdf/0d9504cf-0e78-4668-8443-2e24c4c3a34f).

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Výroční zpráva 2008* [online]. *Česká pojišťovna a.s.* @ 2009, 253 s. [cit. 2009-03-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2008.pdf/e758a637-5e70-4bdb-b870-710b4cb1141d](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2008.pdf/e758a637-5e70-4bdb-b870-710b4cb1141d).

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Výroční zpráva 2002* [online]. *Allianz pojišťovna, a.s.* @ 2003, 102 s. [cit. 2003-03-30]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2002.pdf/a7c35d6a-7a32-49e5-9a14-77bad40c0ea7](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2002.pdf/a7c35d6a-7a32-49e5-9a14-77bad40c0ea7).

ČESKÉ NOVINY. *Počet aut v ČR loni stoupl o 140.000 na 6,13 milionu* [online]. *ČTK* @ 2021 [cit. 2021-01-26]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pocet-aut-v-cr-loni-stoupl-o-140-000-na-6-13-milionu/1987578>.

ČKP. *Zelená karta* [online]. *Česká kancelář pojistitelů* @ 2021 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/zelena-karta>.

ČKP. *Přehled denních sazeb příspěvku do garančního fondu podle druhů vozidel* [online]. *Česká kancelář pojistitelů* @ 2021 [cit. 2018-01-03]. Dostupné z: [https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/tiskove\\_centrum/tiskove\\_zpravy/2018/171229\\_sazby\\_prispevek-nepojistenych.pdf](https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/2018/171229_sazby_prispevek-nepojistenych.pdf).

ČKP. *O České kanceláři pojistitelů* [online]. *Česká kancelář pojistitelů* @ 2021 [cit. 2017-04-28]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/o-nas/o-ckp>.

ČKP. *Pojištění motorových vozidel 2015* [online]. Česká kancelář pojistitelů @ 2015 [cit. 2015-10-21]. Dostupné z:

[https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/tiskove\\_centrum/prezentace\\_ckp/2015/pov\\_a\\_hav\\_-\\_pojisteni\\_motorovych\\_vozidel\\_2015.pdf](https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/tiskove_centrum/prezentace_ckp/2015/pov_a_hav_-_pojisteni_motorovych_vozidel_2015.pdf).

ČNB. *Platební bilance v mil. CZK (číslo sestavy = 29344/337), saldo* [online]. Česká národní banka @ 2021 [cit. 2021-09-18]. Dostupné z:

[https://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY\\_PKG.VYSTUP?p\\_period=12&p\\_sort=2&p\\_des=50&p\\_sestuid=29344&p\\_uka=1&p\\_strid=ADACAA&p\\_od=199303&p\\_do=202106&p\\_lang=CS&p\\_format=0&p\\_decsep=%2C](https://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY_PKG.VYSTUP?p_period=12&p_sort=2&p_des=50&p_sestuid=29344&p_uka=1&p_strid=ADACAA&p_od=199303&p_do=202106&p_lang=CS&p_format=0&p_decsep=%2C).

ČSÚ. *Dopravní park-časové řady, Tab. 2 Silniční doprava 02.08.2021 (kód:030019-21)* [online]. Český statistický úřad @ 2021 [cit. 2021-08-02]. Dostupné z:

[https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni\\_park\\_casove\\_rady](https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_park_casove_rady).

ČSÚ. *Mzdy, náklady práce-časové řady, Tab. 1 Průměrná hrubá měsíční mzda a průměrný počet zaměstnanců (na přepočtené počty) 03.09.2021 (kód: 110030-21)* [online]. Český statistický úřad @ 2021 [cit. 2021a-09-03]. Dostupné z:

[https://www.czso.cz/csu/czso/pmz\\_cr](https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr).

ČSÚ. *Zahraniční obchod-časové řady, Tab. 1 Zahraniční obchod se zbožím 06.09.2021 (kód: 242002-21)* [online]. Český statistický úřad @ 2021 [cit. 2021b-09-06]. Dostupné z:

[https://www.czso.cz/csu/czso/vzonu\\_cr](https://www.czso.cz/csu/czso/vzonu_cr).

ČSÚ. *Hlavní makroekonomické ukazatele, Tab. Hlavní makroekonomické ukazatele 01.07.2021 (kód: 350004-21)* [online]. Český statistický úřad @ 2021 [cit. 2021c-07-01].

Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/hmu\\_cr](https://www.czso.cz/csu/czso/hmu_cr).

ČSÚ. *Cenová statistika-Průměrná roční míra inflace v letech 1993-2018\** [online]. Český statistický úřad @ 2020 [cit. 2020-04-01]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/stoletistatistiky/oblasti-statistiky/cenova-statistika/>.

ČSÚ. *Vývoj mezd v letech 1993-2003* [online]. Český statistický úřad @ 2015 [cit. 2015-12-03]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/documents/10180/20562725/3111rr01t.pdf/f1bbd31b-aba8-4897-aae1-1b89a260ba91?version=1.0>.

ČTK. *Trendy v havarijním pojištění 2021* [online]. ECHO MEDIA, a.s. @ 2021 [cit. 2021-01-13]. Dostupné z: <https://www.echo24.cz/a/Swyei/trendy-v-havarijnim-pojisteni-2021>.

ČTK. *Zelenou kartu čeká zásadní změna. Jaká?* [online]. *CZECH NEWS CENTER, a.s.* @ 2001-2021 [cit. 2020-05-21]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/zelenou-kartu-ceka-zasadni-zmena-jaka-134525>.

EPOJIŠTĚNÍ. *Havarijní pojištění-výsledky srovnání I* [online]. *ePojištění @ 2021* [cit. 2021-08-22]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/vyber-havarijni/zm9kNMOOrDx1zPUn9JVbXLg2/>.

EPOJIŠTĚNÍ. *Havarijní pojištění-výsledky srovnání II* [online]. *ePojištění @ 2021* [cit. 2021a-08-22]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/vyber-havarijni/T2MLqCOLaYFahhjS1bpylg2/>.

EPOJIŠTĚNÍ. *Co je škodové pojištění* [online]. *ePojištění @ 2021* [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/pojem-skodove-pojisteni/>.

EPOJIŠTĚNÍ. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla* [online]. *ePojištění @ 2021* [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla/>.

EPOJIŠTĚNÍ. *Bonusy* [online]. *ePojištění @ 2021* [cit. 2012-05-04]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/bonus-povinne-ruceni/>.

EPRAVO. *293 zákon ze dne 24. srpna 2017* [online]. *EPRAVO.CZ, a.s.* @ 1999-2021 [cit. 2017-09-15]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/zakon-ze-dne-24-srpna-2017-kterym-se-meni-zakon-c-1681999-sb-o-pojisteni-odpovednosti-za-ujmu-zpusobenou-provozem-vozidla-a-o-zmene-nekterych-souvisejicich-zakonu-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-ve-zneni-pozdejsich-predpisu-a-zakon-c-5861992-sb-o-danich-z-prijmu-ve-zneni-pozdejsich-predpisu-21796.html>.

GENERALI ČP. *Havarijní pojištění* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2021 [cit. 2021-02-04]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/havarijni-pojisteni?gclid=EAIaIQobChMI\\_oPaseec8wIVENmyCh0Jyw5BEAAYASAAEgIzU\\_D\\_BwE](https://www.generaliceska.cz/havarijni-pojisteni?gclid=EAIaIQobChMI_oPaseec8wIVENmyCh0Jyw5BEAAYASAAEgIzU_D_BwE).

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2020* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2020, 149 s. [cit. 2020-12-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_GCP\\_2020.pdf/47849ab0-3a48-42eb-a7e5-6723c99294fe](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_GCP_2020.pdf/47849ab0-3a48-42eb-a7e5-6723c99294fe).



GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2016* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2007, 258 s. [cit. 2017-03-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2016.pdf/45246a10-976e-40a1-ade1-1f15bb4a9052](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2016.pdf/45246a10-976e-40a1-ade1-1f15bb4a9052).

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2012* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2013, 275 s. [cit. 2013-01-30]. Dostupné z: <https://ftp.pse.cz/Annual.rep/2013/cspojx012013.pdf>.

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2010* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2010, 252 s. [cit. 2010-12-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2010.pdf/ec595ce7-27a0-48a2-960a-8f69ed20b788](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2010.pdf/ec595ce7-27a0-48a2-960a-8f69ed20b788).

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2006* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2007, 172 s. [cit. 2007-02-16]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2006.pdf/226e80e2-6e40-4865-985c-1ecd8641be20](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2006.pdf/226e80e2-6e40-4865-985c-1ecd8641be20).

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2002* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2003, 104 s. [cit. 2003-03-30]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2002.pdf/a7c35d6a-7a32-49e5-9a14-77bad40c0ea7](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2002.pdf/a7c35d6a-7a32-49e5-9a14-77bad40c0ea7).

GENERALI ČP. *Výroční zpráva 2000* [online]. *Generali Česká pojišťovna a.s.* @ 2000, 72 s. [cit. 2000-12-31]. Dostupné z: [https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ\\_2000.pdf/59630eaa-b10a-4b6a-8cef-a4e337d2b7a6](https://www.generaliceska.cz/documents/20183/26794/VZ_2000.pdf/59630eaa-b10a-4b6a-8cef-a4e337d2b7a6).

GOOGLE. *Státní dluh vyjádřený jako procento z HDP* [online]. *Google* @ 2014 [cit. 2020-12-01]. Dostupné z: [https://www.google.cz/publicdata/explore?ds=ds22a34krhq5p\\_&met\\_y=gd\\_pc\\_gdp&idim=country:cz&dl=cs&hl=cs&q=st%C3%A1tn%C3%AD+dluh](https://www.google.cz/publicdata/explore?ds=ds22a34krhq5p_&met_y=gd_pc_gdp&idim=country:cz&dl=cs&hl=cs&q=st%C3%A1tn%C3%AD+dluh).

HOLÝ, David. *Za zabezpečení vozidel snižují pojišťovny cenu pojištění* [online]. *EPojištění.cz* @ 2021 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality-zabezpeceni-vozidel-sleva-havarijni-pojisteni/>.

HORÁČEK, Mirek. *Slevy na havarijním pojištění* [online]. *Internet Info, s.r.o.* @ 1998-2021 [cit. 2002-11-21]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/slevy-na-havarijnim-pojisteni/>.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY. *Pojišťovny lákají klienty na výhody a bonusy* [online]. *Economia, a. s.* @ 1996-2021 [cit. 2010-10-22]. Dostupné z: <https://hn.cz/c1-47302770-pojistovny-lakaji-klienty-na-vyhody-a-bonusy>.

IROZHLAS. *Statistiky dopravních nehod* [online]. *Český rozhlas* @ 1997-2021 [cit. 2021-07-12]. Dostupné z: <https://www.irozhlas.cz/nehody>.

JERMÁŘ, Petr. *Orientujte se v pojištění I* [online]. *Banky* @ 2021 [cit. 2013-12-10]. Dostupné z: <https://www.banky.cz/clanky/orientujte-se-v-pojisteni-1/>.

KLIKPOJIŠTĚNÍ. *Slovník pojistných pojmů – nápověda* [online]. *Klikpojištění.cz, s.r.o.* @ 2011-2021 [cit. 2020-09-01]. Dostupné z: <https://www.klikpojisteni.cz/slovník-pojmu/>.

KLIKPOJIŠTĚNÍ. *Historie povinného ručení* [online]. *Klikpojištění.cz, s.r.o.* @ 2011-2021 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <https://www.klikpojisteni.cz/historie-povinneho-ruceni/>.

KLUSÁK, Jan. *Jak vypadal pojistný trh v roce 2020? Rostla výše pojistek i počet podvodů* [online]. *Top-in.cz, a.s.* @ 2021 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://www.banky.cz/clanky/jak-vypadal-pojistny-trh-v-roce-2020-rostla-vyse-pojistek-i-pocet-podvodu/>.

KUČERA, Petr. *Prohlídku pojištěného auta na dálku umí i ČPP* [online]. *Peníze.cz* @ 2000-2021 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/povinne-ruceni/425885-prohlidku-pojisteneho-auta-na-dalku-umi-i-cpp>.

KURZY. *HDP 2021, vývoj hdp v ČR* [online]. *Kurzy.cz, spol. s r.o.* @ 2000-2021 [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/?G=3&A=2&page=6>.

LÁNÍK, Ondřej. *Škoda hlásí: prodeje v roce 2003 celosvětově +1,0%* [online]. *CZECH NEWS CENTER a.s.* @ 2001-2021 [cit. 2004-02-06]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/skoda-hlasi-prodeje-v-roce-2003-celosvetove-1-0-17239>.

MAJURNÍK, Jan. *Co ovlivňuje cenu povinného ručení a havarijního pojištění?* [online]. *Seznam.cz, a.s.* @ 1996-2021 [cit. 2021-03-22]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/co-ovlivnuje-cenu-povinneho-ruceni-a-havarijního-pojisteni-21005786>.

MATUSÍK, Jiří. *Povinné ručení: Garance ceny je fajn, ale přímá likvidace zásadní* [online]. *Peníze.cz*. @ 2000-2021 [cit. 2021-04-13]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/povinne-ruceni/424058-povinne-ruceni-garance-ceny-je-fajn-ale-prima-likvidace-zasadni>.

MĚŠEC. *Havarijní pojištění a doplňková připojištění* [online]. *Internet Info, s.r.o.* @ 2021 [cit. 2017-06-21]. Dostupné z: <https://prodej.mesec.cz/havarijni-pojisteni/texty/havarijni-pojisteni-a-doplňkova-pripojisti/>.

MFČR. *Praktické informace k pojištění odpovědnosti z provozu vozidel* [online]. *Ministerstvo financí ČR* @ 2021 [cit. 2019-10-11]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/pojistovnictvi/pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla/2019/prakticke-informace-k-pojisteni-odpovedn-36316>.

MFČR. *Zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo z nemoci z povolání* [online]. *Ministerstvo financí ČR* @ 2021 [cit. 2018-02-21]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/pojistovnictvi/zakonne-pojisteni-odpovednosti-zamestnav>.

MIZERA, Jan. *Nejdůležitější informace o povinném ručení v ČR* [online]. *IQMoney Consulting, s.r.o.* @ 2021 [cit. 2019-09-30]. Dostupné z: <http://www.iqmoney.cz/iqmagazin/nejdulezitejsi-informace-o-povinnem-ruceni-v-cr>.

MONETA. *Co je pojištění?* [online]. *MONETA Money Bank, a.s.* @ 2021 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <https://www.moneta.cz/slovník-pojmu/detail/co-je-pojisteni>.

MVČR. *Sbírka zákonů Česká republika, Ročník 2018, Částka 87* [online]. *Ministerstvo vnitra ČR* @ 2018 [cit. 2018-08-16]. Dostupné z: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5UVSDP7oZs0J:aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx%3Ftype%3Dc%26id%3D38484+&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz>.

OKEAFOR, P. Joshua. *How many cars are there in the world? & which country has most cars?* [online]. *Naijauto.com* @ 2020 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: <https://naijauto.com/market-news/how-many-cars-are-there-in-the-world-7100>.

OPOJIŠTĚNÍ. *Lidé si pojišťují nejvíce majetek. V oblibě je úrazové pojištění* [online]. *OPojištění.cz s.r.o.* @ 2021 [cit. 2020-01-31]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistne-produkty/stem-mark-lide-si-pojistuji-nejvice-majetek-v-oblibe-je-urazove-pojisteni/c:17971/>.

OPOJIŠTĚNÍ. *Petr Jedlička k POV: Průměrné pojistné roste o 3,4 %* [online]. *OPojištění.cz s.r.o @ 2021* [cit. 2018-11-13]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistne-produkty/petr-jedlicka-k-pov-prumerne-pojistne-roste-o-3-4/c:15444/>.

OPOJIŠTĚNÍ. *UNIQA: Klienti platí za pojištění auto podle ujetých kilometrů už šest let* [online]. *OPojištění.cz s.r.o @ 2021* [cit. 2016-10-06]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistne-produkty/uniqa-klienti-plati-za-pojisteni-auta-podle-ujetych-kilometru-uz-sest-let/c:11505/>.

PENÍZE. *Česká pojišťovna* [online]. *Penize.cz @ 2000-2021* [cit. 2006-11-22]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/pojisteni-domacnosti/7605-ceska-pojistovna>.

PFP. *Střet se zvěří není to samé jako srážka se zvířetem* [online]. *PFP s.r.o. @ 2000-2021* [cit. 2017-09-15]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/stret-se-zveri-neni-to-same-jako-srazka-se-zviretem/>.

PFP. *Úrazové pojištění osob ve vozidle* [online]. *PFP s.r.o. @ 2000-2021* [cit. 2017a-03-22]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/urazove-pojisteni-osob-ve-vozidle/>.

PFP. *Spoluúčast havarijního pojištění* [online]. *PFP s.r.o. @ 2000-2021* [cit. 2017b-06-23]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/spoluucast-havarijního-pojisteni/>.

PILLOW. *Auto* [online]. *Pillow pojišťovna, a. s @ 2021* [cit. 2019-11-29]. Dostupné z: <https://www.mypillow.cz/auto>.

POROVNEJ24. *Obnosové pojištění* [online]. *Porovnej24 @ 1996-2021* [cit. 2021-02-25]. Dostupné z: <https://www.porovnej24.cz/slovník-pojmu/povinne-ruceni/obnosove-pojisteni>.

POROVNEJ24. *Srovnání produktů-Povinné ručení, připojištění zavazadel* [online]. *Porovnej24.cz. @ 2021* [cit. 2021a-08-23]. Dostupné z: [108](https://www.porovnej24.cz/povinne-ruceni/srovnani?iframe=https%3A%2Fwww.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe_rest_api_for_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%2</a></p></div><div data-bbox=)

2%2C%22identification\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D.

POROVNEJ24. *Srovnání produktů-Povinné ručení, připojištění náhradního vozidla* [online]. *Porovnej24.cz.* @ 2021 [cit. 2021b-08-23]. Dostupné z: [https://www.porovnej24.cz/povinne-ruceni/srovnani?iframe=https%3A%2Fwww.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-](https://www.porovnej24.cz/povinne-ruceni/srovnani?iframe=https%3A%2Fwww.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe_rest_api_for_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id_kooperativa%22%3Anull%2C%22id_generali%22%3Anull%2C%22id_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D)

iframe\_rest\_api\_for\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D.

iframe\_rest\_api\_for\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D.

POROVNEJ24. *Srovnání produktů-Povinné ručení, GAP* [online]. *Porovnej24.cz.* @ 2021 [cit. 2021c-08-23]. Dostupné z: [https://www.porovnej24.cz/povinne-ruceni/srovnani?iframe=https%3A%2Fwww.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-](https://www.porovnej24.cz/povinne-ruceni/srovnani?iframe=https%3A%2Fwww.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe_rest_api_for_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id_kooperativa%22%3Anull%2C%22id_generali%22%3Anull%2C%22id_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D)

iframe\_rest\_api\_for\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D.

2id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3A  
null%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%2  
2%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-  
ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D

POROVNEJ24. *Srovnání produktů-Povinné ručení, pojištění právní ochrany* [online].  
*Porovnej24.cz.* @ 2021 [cit. 2021d-08-23]. Dostupné z:  
<https://www.porovnej24.cz/povinne->

[https://www.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe\\_rest\\_api\\_for\\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\\_generali%22%3Anull%2C%22id\\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-  
ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D](https://www.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe_rest_api_for_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id_kooperativa%22%3Anull%2C%22id_generali%22%3Anull%2C%22id_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-<br/>ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D).

POROVNEJ24. *Srovnání produktů-Povinné ručení, asistenční služby* [online].  
*Porovnej24.cz.* @ 2021 [cit. 2021e-08-23]. Dostupné z:  
<https://www.porovnej24.cz/povinne->

[https://www.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe\\_rest\\_api\\_for\\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\\_generali%22%3Anull%2C%22id\\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-  
ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D">https://www.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe\\_rest\\_api\\_for\\_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification\\_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id\\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\\_generali%22%3Anull%2C%22id\\_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-  
ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D](https://www.povinneruceni.biz%2Fsrovnani&afid=Hyperia.sk-iframe_rest_api_for_iframe&ifparams=%7B%22formVrs%22%3A%22standart%22%2C%22clrStyle%22%3A%22own%22%2C%22mClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fBClr%22%3A%22%230193cf%22%2C%22fFClr%22%3A%22%23fff%22%2C%22sClr%22%3A%22%23a8adaf%22%2C%22bClr%22%3A%22%2323ad01%22%2C%22emailReceivers%22%3A%22%22%2C%22subPartner%22%3A%22povinneruceni.biz%22%2C%22forbidFinishing%22%3A0%2C%22consultant%22%3A%7B%22ppz%22%3A%22%22%2C%22identification_number%22%3A%22%22%2C%22id%22%3A%22%22%2C%22id_kooperativa%22%3Anull%2C%22id_generali%22%3Anull%2C%22id_cpp%22%3Anull%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%22%3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne-).

2id\_kooperativa%22%3Anull%2C%22id\_generali%22%3Anull%2C%22id\_cpp%22%3A null%7D%2C%22findCar%22%3Afalse%2C%22p24id%22%3Anull%2C%22p24hash%2 %3Anull%2C%22sfCurrentCalulator%22%3A%22povinne- ruceni%22%2C%22p24test%22%3Anull%7D.

POVINNÉ RUČENÍ. *Dynamizace pojištění-inflační navýšení pojistného* [online]. PFP s.r.o. @ 2000-2021 [cit. 2019-10-31]. Dostupné z: <https://www.povinne- ruceni.com/pojmy/dynamizace-pojisteni-je-reakci-na-vyvoj-inflace/>.

PRESS ROOM. *Novinka pro řidiče v celé Evropě: Barva tzv. zelené karty se od července změni na bílou* [online]. Internet Info, s.r.o. @ 2021 [cit. 2020-05-20]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/novinka-pro-ridice-v-cele-evrope-barva-tzv-zelene-karty-se-od-cervence-zmeni-na-bilou/>.

PSP. *Předpis 168/1999 Sb.* [online]. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna @ 2021 [cit. 1999-07-30]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=168&r=1999>.

RSZ. *Průměrný věk osobních automobilů v ČR přesáhl hranici 14 let* [online]. MotoFocus @ 2021 [cit. 2013-07-26]. Dostupné z: <https://motofocus.cz/statistiky-trhu-vozidel/3747,prumerny-vek-osobnich-automobilu-v-cr-presahl-hranici-14-let>.

SDA. *Přehled stavu vozového parku 2011-2020* [online]. Svaz dovozců automobilů/Car Importers Association @ 2021 [cit. 2021-01-22]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2020&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>.

SDA. *Registrace nových OA v ČR za rok* [online]. Svaz dovozců automobilů/Car Importers Association @ 2021 [cit. 2021a-09-10]. Dostupné z: <https://www.sda-cia.cz/repository-volnedostupna?y=0>.

SINGER, Miroslav. *Aktuální otázky dohledu nad finančním trhem* [online]. Česká národní banka @ 2007 [cit. 2007-12-14]. Dostupné z: [https://www.cnb.cz/export/sites/cnb/cs/verejnost/.galleries/pro\\_media/konference\\_projevy/vystoupeni\\_projevy/download/singer\\_20071214\\_dohled.pdf](https://www.cnb.cz/export/sites/cnb/cs/verejnost/.galleries/pro_media/konference_projevy/vystoupeni_projevy/download/singer_20071214_dohled.pdf).

SROVNEJTO. *Povinné ručení-co určuje výši pojistného?* [online]. Srovnejto.cz a.s. @ 2021 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://www.srovnejto.cz/blog/povinne-ruceni-co-urcuje-vysi-pojistneho/>.

SOVOVÁ, Eva. *Autopojištění podle ujetých kilometrů je chytrý tah. Kdo ušetří a kdo ne* [online]. *MAFRA, a.s.* @ 1999-2021 [cit. 2016-09-30]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/finance/pojisteni/recenze-autopojisteni-allianz-podle-poctu-najetych-kilometru.A160929\\_124034\\_poj\\_sov](https://www.idnes.cz/finance/pojisteni/recenze-autopojisteni-allianz-podle-poctu-najetych-kilometru.A160929_124034_poj_sov).

SVĚT MOTORŮ. *Vývoj povinného ručení 2020-2021: Cena vyskočila až na 3 066 Kč!* [online]. *CZECH NEWS CENTER, a.s.* @ 2001-2021 [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/vyvoj-povinneho-ruceni-2020-2021-cena-vyskocila-az-na-3066-kc-136788>.

ŠÍDLO, Dušan. *Srovnávače porážejí pojišťovny* [online]. *OPojištění.cz* @ 2021 [cit. 2021-07-23]. Dostupné z: <https://akademiepojisteni.cz/srovnavace-porazeji-pojistovny/>.

TOP POJIŠTĚNÍ. *Havarijní pojištění 2020* [online]. *Top-Pojištění.cz* @ 2005-2021 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: <https://www.top-pojisteni.cz/havarijni-pojisteni/havarijni-pojisteni-2020>.

ŠKODA AUTO. *Výroční zpráva 2002* [online]. *ŠKODA AUTO, a.s.* @ 2002, 72 s. [cit. 2002-12-31]. Dostupné z: [https://www.skoda-auto.com/\\_doc/3d524df9-e60c-4e72-b922-8bb588f36ada](https://www.skoda-auto.com/_doc/3d524df9-e60c-4e72-b922-8bb588f36ada).

ŠKODA AUTO. *Výroční zpráva 2000* [online]. *ŠKODA AUTO, a.s.* @ 2000, 68 s. [cit. 2000-12-31]. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2016/05/skoda-auto-annual-report-2000-1.pdf>.

TRONÍČEK, Petr. *Jak vznikalo havarijní pojištnictví* [online]. *TV Západ* @ 2006-2021 [cit. 2019-11-07]. Dostupné z: <https://www.regionzapad.cz/zpravodajstvi/jak-vznikalo-havarijni-pojisteni-149689/>.

UHK. *Historie pojištnictví* [online]. *Univerzita Hradec Králové* @ 2015 [cit. 2015-09-18]. Dostupné z: <https://edu.uhk.cz/~jindrvo1/predmety/?p=pojiss&page=historie>.

URBÁNEK, Vladimír. *Finanční gramotnost Čechů je nevalná, neznalost představuje riziko* [online]. *Kurzy.cz, spol. s r.o.* @ 2000-2021 [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/347053-financni-gramotnost-cechu-je-nevalna-neznalost-predstavuje-riziko>.



VOCHKOVÁ, Jana. *Jak funguje spoluúčast* [online]. *Kalkulačka pojištění @ 2021* [cit. 2021-02-20]. Dostupné z: <https://kalkulackapojisteni.com/havarijni-pojisteni/jak-funguje-spoluucast/>.

VOCHKOVÁ, Jana. *Jaká je průměrná cena havarijního pojištění u českých pojišťoven* [online]. *Kalkulačka pojištění @ 2021* [cit. 2020-05-23]. Dostupné z: <https://kalkulackapojisteni.com/havarijni-pojisteni/jaka-je-prumerna-cena-havarijniho-pojisteni-u-ceskych-pojistoven/>.

VOCHKOVÁ, Jana. *Pojištění čelního skla-vyplatí se?* [online]. *Kalkulačka pojištění @ 2021* [cit. 2018-09-17]. Dostupné z: <https://kalkulackapojisteni.com/povinne-ruceni/pojisteni-celniho-skla-vyplati-se/>.

ZLATÁ KORUNA. *Vývoj pojistného trhu: V roce 2020 pojišťovny řešily druhý největší objem pojistných událostí z živelních škod (povodně, vichřice a krupobití) za poslední dekádu* [online] *pdMedia s.r.o. @ 2003-2021* [cit. 2021-02-08] Dostupné z: <https://www.zlatakoruna.info/zpravy/nezivotni-pojisteni/vyvoj-pojistneho-trhu-v-roce-2020-pojistovny-resily-druhy-nejvetsi-objem-pojistnych-udalosti-z-ziveln>.