

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

**Analýza činnosti Garančního fondu
České kanceláře pojistitelů**

Bohuslava Varadinová

© 2013 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Varadinová Bohuslava

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Litoměřice

Název práce

Analýza činnosti Garančního fondu České kanceláře pojistitelů

Anglický název

Activity analysis of the Czech Insurers' Bureau Guarantee Fund

Cíle práce

Cílem práce je analýza výše příspěvků do Garančního fondu od členských pojišťoven a od neplatičů a změn po zavedení novely zákona o povinnosti platit sankční příspěvek za nepojištěné vozidlo. V práci budou hodnoceny tendence relevantních ukazatelů týkajících se počtu a podílu vozidel v potřebné struktuře a na základě jejich vývoje budou formulovány perspektivy, návrhy a doporučení.

Metodika

Vytvořená databáze bude statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad a indexní analýzy.

Harmonogram zpracování

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2012 - 09/2012

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2012

Sběr a zpracování dat: 08/2012 - 01/2013

Předložení konečné podoby diplomové práce: 02/2013

Rozsah textové části

60 - 80 stran

Klíčová slova

Česká kancelář pojistitelů, Garanční fond, nepojištěná škoda, nepojištěné vozidlo, odpovědnost z provozu vozidla, pojišťovna, příspěvek do Garančního fondu

Doporučené zdroje informací

ANDĚL, J.: Statistické metody. Praha: Matfyzpress, 2007. ISBN 978-80-7378-003-6.
ČEJKOVÁ, V.: Pojistný trh. Praha: Grada Publishing, 2002. ISBN 80-247-0137-5.
DAŇHEL, J.: Kapitoly z pojistné teorie. Praha: VŠE, 2000. ISBN 80-245-0306-9.
DUCHÁČKOVÁ, E., DAŇHEL, J.: Teorie pojistných trhů. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-7431-015-17.
DUCHÁČKOVÁ, E.: Pojišťovnictví a pojištění. Praha: VŠE-Fakulta financí a účetnictví, 2000. ISBN 80-245-0023-X.
DUCHÁČKOVÁ, E.: Principy pojištění a pojišťovnictví. Praha: Express, 2009. ISBN 978-80-86929-4.
HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J., FISCHER, J.: Statistika pro ekonomy. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.
Zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, v platném znění.

Další literatura bude doporučena v průběhu zpracování diplomového úkolu.

Vedoucí práce

Prášilová Marie, doc. Ing., CSc.

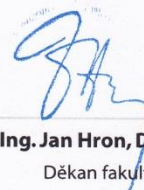
Termín odevzdání

březen 2013



doc. RNDr. Bohumil Kába, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.

Děkan fakulty

V Praze dne 5.12.2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Analýza činnosti Garančního fondu České kanceláře pojistitelů" 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 literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 25. 3. 2013

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Prášilové, CSc. za cenné připomínky a odborné rady, které vedly k vypracování této diplomové práce. Děkuji také své rodině za podporu a trpělivost, kterou mi věnovali v průběhu celého studia.

Analýza činnosti Garančního fondu České kanceláře pojistitelů

Activity analysis of the Czech Insurers' Bureau Guarantee Fund

Souhrn

Diplomová práce se zabývá analýzou činnosti Garančního fondu České kanceláře pojistitelů. Analýza je zaměřena na vývoj vybraných ukazatelů v souvislosti se zavedením novely zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kterými jsou výše příspěvků do Garančního fondu od členských pojišťoven a od neplatičů, počet vozidel, škodné události, pojistné plnění z Garančního fondu a pohledávky České kanceláře pojistitelů. Ve vlastní práci je použita analýza časových řad a její elementární charakteristiky. Podkladové údaje jsou čerpány z publikací a webových stránek České kanceláře pojistitelů a Centrálního registru vozidel. Výsledky analýz jsou v práci interpretovány a na jejich základě jsou formulovány návrhy a doporučení týkající se dané oblasti.

Klíčová slova: Česká kancelář pojistitelů, Garanční fond, nepojištěná škoda, nepojištěné vozidlo, odpovědnost z provozu vozidla, pojišťovna, příspěvek do Garančního fondu

Summary

This thesis analyzes the activities of the Guarantee Fund of the Czech Insurers' Bureau. The analysis is focused on the development of selected indicators from the introduction of the amendments to Act No. 168/1999Sb., The insurance of the vehicle, which are the contributions to the Guarantee Fund from member companies and from defaulters, the number of vehicles insured event, indemnification under guarantee Fund and a Czech insurers' Bureau. In our own work is used in time series analysis and its fundamental characteristics. The underlying data are drawn from the publications and web pages of the Czech Insurers and the Motor Vehicle Register. The results of the analyzes are interpreted and work on the basis of suggestions are formulated and recommendations on this area.

Keywords: Czech Insurers' Bureau, Guarantee Fund, uninsured damage, uninsured vehicle, the responsibility of the vehicle, insurance, contribution to the Guarantee Fund

Obsah

1 Úvod	12
2 Cíl práce a metodika	14
2.1 Cíl práce	14
2.2 Metodika práce	14
2.2.1 Analýza časových řad	14
2.2.2 Elementární charakteristiky časových řad	15
3 Literární rešerše	17
3.1 Pojistný trh a finance	17
3.1.1 Finanční trh	17
3.1.2 Pojistný trh	17
3.1.3 Subjekty pojistného trhu	18
3.1.4 Segmentace pojistného trhu	20
3.1.5 Pojem riziko	20
3.2 Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	21
3.2.1 Legislativa	22
3.2.2 Pojištění obecně	23
3.2.3 Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu	24
3.2.4 Pojistné plnění	25
3.2.5 Zelená karta	26
3.2.6 Sankce	26
3.3 Česká kancelář pojistitelů	27
3.3.1 Postavení a úloha České kanceláře pojistitelů	27
3.3.2 Rozsah ČKP stanovené zákonem	27
3.3.3 Členství v ČKP	28
3.3.4 Informační středisko ČKP	30
3.3.5 Hraniční pojištění	30

4 Charakteristika Garančního fondu České kanceláře pojistitelů	33
4.1 Činnost Garančního fondu	33
4.2 Tvorba Garančního fondu	34
4.3 Vymáhání pohledávek od neplatičů do Garančního fondu	37
4.4 Výzvy k zaplacení příspěvku do Garančního fondu	38
4.4.1 Doručená výzva	38
4.4.2 Nesouhlas s obsahem výzvy	39
5 Analýza dosažených výsledků	40
5.1 Analýza příspěvků do Garančního fondu.....	40
5.1.1 Příspěvky od členských pojišťoven od roku 2000 - 2011	40
5.1.2 Příspěvky inkasované od neplatičů od roku 2009 - 2011	42
5.2 Analýza počtu vozidel.....	43
5.2.1 Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP od roku 2001 - 2011	43
5.2.2 Počet nepojištěných vozidel od roku 2001 - 2011.....	47
5.2.3 Počet registrovaných vozidel od roku 2000 - 2011	49
5.3 Analýza škodných událostí	53
5.3.1 Počet nově evidovaných škodných událostí.....	53
5.3.2 Počet nepojištěných škod	55
5.4 Analýza pojistného plnění z Garančního fondu	59
5.5 Vymáhání pohledávek ČKP	61
5.5.1 Inkaso regresních pohledávek	61
5.5.2 Odeslané výzvy k úhradě.....	62
5.6 Zhodnocení výsledků a doporučení	64
6 Závěr	66
7 Seznam použitých zdrojů	69
8 Seznam příloh	71

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Standardní pojistné hraničního pojištění (v Kč)	32
Tabulka č. 2 - Pojistné za hraniční pojištění s minimální přírůžkou (v Kč)	32
Tabulka č. 3 - Výše denní sazby podle druhu vozidla pro účely § 24c odst. 2.....	35
Tabulka č. 4 - Výše příspěvků od členských pojišťoven od roku 2000 - 2011	40
Tabulka č. 5 - Inkaso příspěvku nepojištěných za období 2009 - 2011.....	42
Tabulka č. 6 - Celkový počet pojištěných vozidel dle jednotlivých pojišťoven.....	44
Tabulka č. 7- Počet pojištěných vozidel za období 2001 - 2011	45
Tabulka č. 8 - Vývoj počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011	47
Tabulka č. 9 - Vývoj počtu registrovaných vozidel za období 2000 - 2011.....	50
Tabulka č. 10 - Nově evidované škodné události za období 2000 - 2011	53
Tabulka č. 11 - Vývoj počtu nepojištěných škod za období 2005 - 2011.....	56
Tabulka č. 12 - Vyplacená pojistná plnění za období 2000 - 2011	59
Tabulka č. 13 - Regresní pohledávky za období 2009 - 2011	62
Tabulka č. 14 - Odeslané výzvy příspěvku nepojištěných za období 2009 - 2011.....	63

Seznam grafů

Graf č. 1 - Počet evidovaných vozidel v Centrálním registru vozidel a ČKP za rok 2008	36
Graf č. 2 - Bazické indexy vývoje výše příspěvků od členských pojišťoven	41
Graf č. 3 - Koeficienty růstu ve výši příspěvků od členských pojišťoven.....	42
Graf č. 4 - Vývoj počtu pojištěných vozidel	45
Graf č. 5 - Bazické indexy vývoje v počtu pojištěných vozidel za období 2001 - 2011	46
Graf č. 6 - Koeficienty růstu počtu pojištěných vozidel	46
Graf č. 7 - Vývoj počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011	48
Graf č. 8 - Bazické indexy vývoje v počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011	48
Graf č. 9 - Koeficienty růstu nepojištěných vozidel	49
Graf č. 10 - Dopravní prostředky podle krajů k 31. 12. 2011	50
Graf č. 11 - Počet registrovaných vozidel za období 2000 - 2011.....	51
Graf č. 12 - Bazické indexy vývoje v počtu registrovaných vozidel.....	51
Graf č. 13 - Koeficienty růstu počtu registrovaných vozidel.....	52

Graf č. 14 - Nově evidované škodné události	54
Graf č. 15 - Bazické indexy vývoje v počtu nově registrovaných škodných událostí	54
Graf č. 16 - Koeficienty růstu nově evidovaných škodných událostí	55
Graf č. 17 - Nepojištěné škody	56
Graf č. 18 - Bazické indexy vývoje v počtu nepojištěných škod.....	57
Graf č. 19 - Koeficienty růstu nepojištěných škod	58
Graf č. 20- Index rizikovosti výskytu nepojištěných škod	58
Graf č. 21 - Vyplacená pojistná plnění	60
Graf č. 22 - Bazické indexy vývoje vyplaceného pojistného plnění	60
Graf č. 23 - Koeficienty růstu vyplaceného pojistného plnění	61

1 Úvod

Na hospodářském rozvoji jednotlivých zemí na naší planetě se významnou měrou podílí doprava. Má velký vliv jak na rozvoj mezinárodního obchodu a tím i vztahů mezi jednotlivými zeměmi, ale také na uspokojování potřeb obyvatelstva. Vnitrozemská země, jakou je i Česká republika, je nejvíce závislá na silniční dopravě. Jelikož se zeměpisně Česká republika nachází ve středu ekonomicky velmi vyspělé Evropy, je také i značně zatížena tranzitní silniční dopravou. Zejména po roce 1990 dochází s otevřením hranic se západní Evropou ke značnému nárůstu silniční dopravy dále později umocněné vstupem České republiky do Evropské unie. Postupným zvyšováním životní úrovně obyvatel naší země po roce 1990 dochází k prudkému nárůstu počtu zejména osobních vozidel. Česká republika se stala odkladištěm ojetých vozidel ze sousedních ekonomicky vyspělejších zemí. Rozvoj motorizace v naší republice si logicky vyžádal i potřebné změny a přizpůsobení se legislativě Evropské unie.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, s účinností od 1. ledna 2000 přinesl potřebné změny i do této oblasti. Došlo ke vzniku tržního prostředí mezi pojišťovnami a současně byl také ustanoven zastřešující orgán pro tuto oblast a to Česká kancelář pojistitelů. Přijetí zákona znamenalo uvolnění trhu a zároveň pro Českou pojišťovnu ztrátu monopolu v oblasti povinného ručení. Forma tohoto pojištění, které spadá do kategorie neživotního pojištění, se změnila ze zákonné na povinně smluvní pojištění, což v důsledku pro vlastníky motorových vozidel znamenalo možnost výběru pojišťovny dle vlastního uvážení. Licence byla udělena celkem dvanácti pojišťovnám, které začaly od 1. ledna 2000 nabízet produkt povinného ručení. Vzhledem k narůstajícímu počtu registrovaných vozidel se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dotýká stále širší veřejnosti.

„Pojišťovnictví je mimořádně důležitým odvětvím každé tržní ekonomiky a jeho funkce je v moderním, demokratickém státě s tržní ekonomikou nezastupitelná“. [3]

Jednou z povinností České kanceláře pojistitelů je také spravování tzv. Garančního fondu. Co Garanční fond České kanceláře pojistitelů zabezpečuje, jakým způsobem je

spravován, jak se jeho činnost vyvíjí v posledních letech a jaký dopad to má na pojistný trh v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel odpovídá analýza této diplomové práce.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je analýza výše příspěvků do Garančního fondu od členských pojišťoven a od neplatičů a změn po zavedení novely zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, o povinnosti platit sankční příspěvek za nepojištěné vozidlo. Součástí praktické části práce bude také analýza škodných událostí, pojistného plnění z Garančního fondu a v neposlední řadě i analýza pohledávek České kanceláře pojistitelů. V práci budou hodnoceny tendence relevantních ukazatelů týkajících se počtu a podílu vozidel v potřebné struktuře a na základě jejich vývoje budou formulovány perspektivy, návrhy a doporučení.

2.2 Metodika práce

Metodika použitá v práci bude vycházet ze studia monografických dokumentů (knih) a to jak v tištěné, tak v elektronické podobě. Z České kanceláře pojistitelů, zejména z výročních zpráv, a Centrálního registru vozidel budou získána data potřebná ke statistickým analýzám. Získaná data budou zpracována za pomoci sady Microsoft Office, tj. prostřednictvím programů Microsoft Excel a Word, kde budou vytvářeny grafy, tabulky a prováděny výpočty. Ze statistických analýz bude v práci využito teorie časových řad, jejíž stručný základ bude uveden v následující kapitole.

2.2.1 Analýza časových řad

Hlavním prostředkem při zkoumání dynamiky srovnatelných dat, která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času většinou ve směru minulost – přítomnost, jsou časové řady. Jedná se o chronologicky uspořádanou posloupnost hodnot určitého číselného ukazatele, který musí být věcně a prostorově vymezen. Patří mezi nejdůležitější statistické úlohy. Základní druhy časových řad rozdělujeme z časového hlediska na řady intervalové (to jsou řady intervalových ukazatelů) a řady okamžikové (což jsou řady okamžikových ukazatelů), dále z hlediska periodicity na řady krátkodobé (ty jsou zaznamenávány ve

čtvrtletích, měsících, týdnech...) nebo podle druhu sledovaných ukazatelů na primární charakteristiky časové řady (prvotní) a sekundární charakteristiky časové řady (odvozené). Časové řady jsou důležitým měřítkem vývoje jednotlivých ukazatelů, a proto jsou uplatněny i v této práci. Díky časovým řadám je možný také odhad budoucího vývoje. [1,8]

2.2.2 Elementární charakteristiky časových řad

Pro charakterizování dynamiky vývoje časových řad, tzn. pro zkoumání rychlosti změn hodnot sledovaného ukazatele v závislosti na čase, je možné užívat různé statistické charakteristiky, které dělíme na:

- absolutní charakteristiky (diference různého řádu),
- relativní charakteristiky (koeficient růstu, tempo růstu, průměrné tempo růstu). [8]

Úroveň ukazatelů časové řady se nejčastěji charakterizuje pomocí průměrů. V této práci jsou použity především tyto charakteristiky:

První absolutní diference

Tato diference charakterizuje absolutní přírůstek nebo úbytek zkoumaného ukazatele v určitém okamžiku (období) proti okamžiku (období) bezprostředně předcházejícímu. Prvních absolutních diferencí je celkem $n-1$ a vyjádřena je v původních jednotkách dle vzorce:

$$d_{y_i} = y_i - y_{i-1} \quad i = 2, 3, \dots, n.$$

Koeficient růstu (tempo růstu)

Bezrozměrná veličina, jež charakterizuje relativní postupnou rychlost změn hodnot v časové řadě. Je-li koeficient růstu vyjádřen v procentech, jedná se o tempo růstu:

$$k_t = \frac{q_t}{q_{t-1}} \quad i = 2, 3, \dots, n.$$

Průměrný koeficient růstu

Geometrický průměr jednotlivých koeficientů k_y za celou časovou řadu:

$$\bar{k} = \sqrt[n]{k_1 k_2 \dots k_n}$$

Bazický index

Vyjadřuje poměr mezi hodnotou ukazatele časové řady mezi srovnávaným a základním obdobím.

$$b_i = \frac{y_i}{y_0} \quad i = 2, 3, \dots, n. \quad [8]$$

3 Literární rešerše

3.1 Pojistný trh a finance

3.1.1 Finanční trh

Finančním trhem rozumíme systém ekonomických vztahů a institucí zprostředkujících soustředění, alokaci a realokaci volných finančních prostředků prostřednictvím finančních instrumentů. Na finančním trhu se tedy soustřeďuje nabídka a poptávka po finančních instrumentech - platebních prostředcích, devizách, cenných papírech, pojistné ochraně a podobně. [3]

V ekonomice je většina subjektů často vystavována situaci, kdy mají buď přebytek finančních prostředků nebo jejich nedostatek. Systém finančních trhů umožňuje mezi těmito subjekty přemísťovat finanční prostředky. Subjekty tedy vstupují na trhy v případě, že chtějí:

- získat peněžní prostředky na financování svých běžných provozních potřeb, nebo chtějí prostředky získat pro svůj rozvoj (deficitní subjekty),
- investovat své dočasně volné peněžní prostředky a získat navíc jejich zhodnocení nebo vlastnictví v jiných podnicích (přebytkové subjekty).

Ve vyspělých státech existují dva základní způsoby přerozdělování finančních prostředků mezi subjekty přebytkovými a deficitními:

- přímý,
- zprostředkovaný.

Při přímém způsobu přerozdělování jsou prostředky alokovány od přebytkových subjektů k subjektům deficitním prostřednictvím různých druhů cenných papírů. U způsobu zprostředkovaného vystupují finanční zprostředkovatelé (spořitelny, banky, pojišťovny, investiční fondy, penzijní fondy), kteří emitují sekundární finanční instrumenty (podíly, depozita, penzijní smlouvy, pojistné smlouvy). [3]

3.1.2 Pojistný trh

Během realizace a rozdělování hrubého domácího produktu se vytvářejí dočasně i trvale volné peněžní prostředky, jež se soustřeďují v peněžních fondech a rezervách.

Pojistný trh funguje na podobném principu shromažďování a rozdělování peněžních prostředků. Avšak u pojistného trhu nehovoříme o fondech, ale o rezervách. V pojišťovnictví se rezervy vytvářejí pro případ úhrady náhodných potřeb, proto předem nelze určit, zda budou použity na spotřebu či akumulaci. [3, 4]

Pojištění lze definovat zejména jako vztahy tvorby a rozdělování rezerv v závislosti na riziku a používání těchto rezerv k úhradě potřeb, které jsou v jednotlivých případech výskytu náhodné, avšak odhadnutelné. Pojištění tedy funguje na principu a teorii tvorby rezerv pro předpokládané pojistné plnění, resp. pojistné náhrady v budoucnosti. [3]

V ekonomice je trh místem, kde se střetává nabídka a poptávka. Pro pojistný trh je charakteristické, že se na něm střetává nabídka a poptávka po pojistné ochraně. Předmětem obchodů na pojistném trhu je pojištění a zajištění. Pojišťovnictví jako jedno z důležitých odvětví tržní ekonomiky nabízí na pojistném trhu své zboží - své služby, čili pojištění a zajištění. [3, 6]

Pro současnost je typické splývání národních a mezinárodních finančních trhů, což bývá označováno termínem globalizace. Globalizace umožňuje postupnou realizaci obchodů na finančních trzích, ve všech finančních centrech světa, a to nepřetržitě 24 hodin denně. [3]

3.1.3 Subjekty pojistného trhu

Pojišťovny

Prvoplánovým předmětem činnosti pojišťovny je přebírat na sebe smluvně definovaná rizika svých klientů. Plnění jejího závazku nastává v budoucím období, kdy dojde k smluvně definované události, která nepříznivě dopadá na klienta. Pojišťovna za tuto službu inkasuje tzv. „fair“ pojistné. Vedle svého prvoplánového předmětu činnosti pojišťovna hospodaří s dočasně volnými prostředky rezerv na nahodilé výkyvy a časové zpoždění, představující další výraznou složku systému hospodaření pojišťovny. Pojišťovny jsou většinou strukturovány jako subjekty komerční - akciové společnosti, případně jako státní a vzájemné pojišťovny. Komerční pojišťovny usilují o dosažení výnosu z pojišťovací

činnosti, eventuálně z operací na finančním trhu při respektování požadavku na vysokou míru finanční stability. Státní a vzájemné pojišťovny mohou fungovat také na neziskových principech. [4]

Zajišťovny

Zajišťovnou se podle zákona o pojišťovnictví¹ rozumí právnická osoba, jejíž činností je přebírání rizik postoupených pojišťovnou nebo jinou zajišťovnou. Zajišťovací činností se rozumí uzavírání smluv, kterými se zajišťovna zavazuje poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění, nastane - li nahodilá událost označená ve smlouvě, uzavírání zajišťovacích smluv mezi zajišťovnami, správa zajištění, poskytování splnění ze zajišťovacích smluv. [9]

Zprostředkovatelé pojištění

Velmi podstatnou složkou pojistného trhu související s pojišťovací a zajišťovací činností je činnost pojišťovacích zprostředkovatelů. Zprostředkovatelé pojištění jsou pro pojišťovny hlavním obchodním kanálem jejich pojistných produktů a tím významně ovlivňují jejich postavení na trhu. V současné době prakticky neexistují pojišťovny, které by služby pojišťovacích zprostředkovatelů opomíjely. [4, 9]

Regulace pojistného trhu

Na rozdíl od ostatních odvětví ekonomiky má pojišťovnictví určité zvláštnosti, projevující se především v nabídce pojištění a zajištění. Ani v rozvinuté tržní ekonomice není konkurence v pojišťovnictví dostatečným samoregulačním mechanismem zabezpečujícím zájmy pojištěných. Klienti se v široké nabídce různých druhů pojištění špatně orientují a nejsou schopni si ověřit, zda požadovaná výše pojistného odpovídá nabízené pojistné ochraně. Stát reguluje pojišťovnictví, pojistný trh a pojistné vztahy prostřednictvím zákonů a legislativních úprav. [3]

Za dohled nad finančním trhem v České republice je zodpovědná Česká národní banka. Česká národní banka vydává licence (povolení) pro výkon pojišťovací činnosti,

¹Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví

stanovuje pravidla, která chrání stabilitu segmentu finančního trhu a systematicky reguluje, kontroluje, vyhodnocuje a případně postihuje nedodržování stanovených pravidel sankcemi nebo ukládá opatření k nápravě. [3, 4]

Ostatní subjekty pojistného trhu

Tato kapitola se věnuje subjektům, které nespadají do žádné z výše uvedených kategorií, a přesto mají na pojistném trhu nemalý význam. Jedná se zejména o asociace pojišťoven a kanceláře s různým zaměřením. Jejich cílem je působit jako koordinátor zájmu pojišťoven a napomáhat ve vzájemné spolupráci. Mezi takové subjekty řadíme Českou kancelář pojistitelů (podrobněji kapitola 3.3), Českou asociaci pojišťoven, Asociaci českých pojišťovacích makléřů a Komoru samostatných likvidátorů pojistných událostí. [9]

3.1.4 Segmentace pojistného trhu

Pojistný trh můžeme členit dle více kritérií. Hlavním kritériem tohoto členění a segmentace je předmět činnosti pojistitele, dalšími mohou být pojistné riziko, předmět pojištění, subjekty pojištění, pojistné produkty, pojistitelé a podobně. [3]

Podle předmětu činnosti pojistitele můžeme rozdělit pojistný trh na dva relativně samostatné segmenty:

- ❖ nabídku a poptávku po pojištění a zajištění, tzv. věčný pojistný trh,
- ❖ investování dočasně volných peněžních prostředků pojistitele, tzv. investiční pojistný trh. [3]

3.1.5 Pojem riziko

Poznatek, že každému z nás hrozí riziko, se může na první pohled zdát zcela banální, neboť je zjevné, že již samotný fakt existence s sebou přináší určité nejistoty - rizika. Důsledky faktu, že se riziko naplní a že ke škodní události dojde, však banální nejsou. Záleží na občanech, podnikatelských a jiných organizacích a v neposlední řadě také na státu, jak tato rizika zvládnout, jak je rozpoznat a určit tak, že lze předpokládat

pravděpodobnost jejich vzniku. Pak je nutné se snažit o eliminaci rizik, případně jejich rozsah zmírnit či předvídat možné následky vzniku těchto rizik. Je účelné zabezpečit se tak, aby následky škodní události nezasáhly závažným způsobem do života domácnosti, neohrozili prosperitu firmy, fungování státu. [9]

Pojem riziko úzce souvisí s otázkou, k čemu pojištění vlastně slouží. Nejvýstižněji můžeme pojištění charakterizovat jako „nástroj finanční kompenzace nepříznivých následků nahodilých jevů“. To znamená, že pokud nelze dané riziko vyloučit, lze eliminovat či alespoň zmírnit jeho finanční následky. [9]

Vědní disciplína risk management doporučuje, aby se ekonomické subjekty snažily do pojištění umístit možné realizace středních, velkých i katastrofálních rizik. Postoje na pojistném trhu se ovšem v čase mění, ekonomické prostředí je dynamické. Pojistit není možné událost, která určitě nastane, která nemá punc nahodilosti (např. úmyslná škoda). [4]

Pro souhrn rizik, která jsou kryta příslušným pojištěním, se používá termín pojistné riziko. Pojistné riziko je vždy vymezeno rámcem pojistného práva. Zákony, vyhlášky, interní směrnice pojišťoven a smluvní ujednání představují tzv. pojistné podmínky. [4]

3.2 Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel existuje ve všech vyspělých ekonomikách v podobě, kde není ponecháno jen na vůli majitele vozidla, zda si pojištění u pojišťovny uzavře či nikoliv. Tato povinně smluvní podoba pojištění byla již v minulosti předurčena velkým rozmachem automobilismu a s tím spojenými velkými objemy materiálních škod a škod na zdraví, které při dopravních nehodách vznikají. Důvody pro přinucení majitele či provozovatele motorového vozidla k uzavření pojištění odpovědnosti za škody jsou zejména v oblasti ekonomické - škody mohou přesahovat finanční možnosti viníků dopravních nehod. Při vážném poškození zdraví s trvalými následky by mohl být pro viníka problém vyplácet poškozenému desítky let diferenční rentu. Proto je nutné, aby odškodnění poškozených při dopravních nehodách

prováděla bonitní finanční instituce, která disponuje adekvátními rezervami na výkyvy ve škodním průběhu. Jde o to, aby poškozený odškodné reálně dostal. [4]

„Ochrana poškozených při dopravních nehodách je považována za společensky závažnou, proto je toto pojištění provozováno jako pojištění povinné. Na základě existence pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla má pojištěný právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou pojištěný odpovídá těm, kteří utrpěli škodu v souvislosti s provozem motorového vozidla pojištěného“. [6]

3.2.1 Legislativa

Právní úprava do roku 1999

V České republice měla několik desítek let dlouhou historii zákonná podoba pojištění. V praxi to znamenalo, že zákon určoval úplně vše:

- kdo se musí pojistit,
- jak,
- u koho,
- za kolik.

Zákon tedy nahrazoval pojistnou smlouvu i všeobecné pojistné podmínky. Majitel či provozovatel vozidla neměl žádnou možnost výběru pojistitele ani produktu. Tato právní úprava fungovala od roku 1955 až do konce tisíciletí a lze říci, že byla ve své době velmi pokroková. Rozsah pojistného krytí byl velmi široký a pro odškodňování neexistoval žádný limit. Zákonné pojištění umožnilo státu monopol, neboť pojištění vznikalo ze zákona. Výhodou byly nízké náklady pojišťovny; nebylo třeba vyhotovovat pojistky - dokladem o pojištění byla státní poznávací značka vozidla a pojistník se prokazoval pouze zaplacením pojistného. Sazby pojistného stanoveny v roce 1955 vydržely až do začátku devadesátých let. Velkou nevýhodou, která se začala postupem času projevovat, bylo vybrané pojistné, které bylo mnohem nižší než pojistné plnění. [5]

Po roce 1989 se vznikem nového ekonomického prostředí se problémy začaly stupňovat. Monopol jediné pojišťovny nebyl v souladu s přeměnou na tržní hospodářství a cenový deficit pojistné rezervy byl nadále neudržitelný. S postupujícími snahami České

republiky o zapojení do evropské integrace sílil tlak Bruselu na harmonizaci systému s EU, kde podoba tohoto pojištění funguje jako povinně smluvní. [5]

Právní úprava od roku 2000

Zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, s účinností od 1.1. 2000 byl systém zákonného pojištění změněn na povinně smluvní model, uplatňovaný v tradičních tržních ekonomikách, čímž byl legislativní rámec s Evropskou unií zharmonizován. Reforma splnila požadované cíle a obešla se bez výraznějších obtíží. Zákonodárci stanovili tříletý poměrně úzký cenový koridor ve snaze zachovat po určitou dobu regulaci cen. V souvislosti s udělením licencí více pojistitelům byla zřízena Česká kancelář pojistitelů jako zastřešující organizace. Od roku 2002 došlo k úplné cenové deregulaci a pojišťovny si stanovují výši pojistného samy. [5]

„Přechod od zákonného k smluvnímu povinnému pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel byl specifickým problémem. Jednalo se o spolupráci ministerstva financí, ministerstva vnitra a komerčních pojišťoven. Bylo ve společném zájmu všech těchto institucí, aby pojistných a jiných škodných událostí bylo co nejméně a aby byly náležitě zabezpečeny nároky osob postižených provozem motorových vozidel“. [3]

Zavedením nového systému pojištění má pojistník možnost vlastní volby pojistitele. V současné době si lze vybrat ze 14ti pojistitelů, kteří jsou členy ČKP (kapitola 3.3.3).

3.2.2 Pojištění obecně

Termín pojištění vyjadřuje přesun rizika na instituci provozující pojištění. Je to ekonomický a společenský nástroj sloužící k finanční eliminaci negativních důsledků právem aprobevaných nahodilých událostí. [7] Pojištění řadíme mezi finanční služby. Jako součást infrastruktury ekonomiky působí pojištění na průběh procesu reprodukce tím, že část finančních prostředků přesouvá tam, kde jsou v daném okamžiku třeba. Předmětem pojištění je poskytování ochrany za úplatu, kdy pojištěný subjekt má nárok vůči pojišťovně na úhradu škody vzniklé třetí osobě, pokud pojištěný za škodu odpovídá. [6]

Pojištění dobrovolné vs. povinné

Z právního hlediska se pojištění člení na **dobrovolné**, kdy se sjednává pojistná smlouva mezi pojistníkem a pojistitelem, a **povinné**. Povinné pojištění se dále člení na **povinné smluvní**, jehož základem je pojistná smlouva (povinnost ji uzavřít je stanovena právním předpisem) a **zákonné**, kdy povinnost pojištění plyne přímo ze zákona a pojistná smlouva se nesjednává. [6, 7, 9] Pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla platí princip povinného smluvního pojištění.

Pojištění životní vs. neživotní

Pojištění lze dále členit na pojištění životní a neživotní. Neživotní pojištění zahrnuje zejména pojištění majetku, úrazové pojištění, pojištění nemoci, pojištění odpovědnosti za škodu, pojištění právní ochrany. Do odvětví životního pojištění řadíme pojištění pro případ smrti, zdravotní, důchodové a další. [9]

Kritérium dělení je přitom způsob tvorby technických rezerv. V případě neživotních pojištění, tzv. rizikových, spočívá riziko v tom, že pojistitel nemůže předem určit, zda pojistná událost nastane a zdali bude poskytovat pojistné plnění. Pojistná rezerva se v tomto případě stanoví dle rozsahu pojištěného rizika a pravděpodobnosti vzniku pojistné události. Co se týče životního pojištění, tzv. rezervotvorného, pak se technická rezerva vytváří na pojistné události vždy. Je zcela jasné, že pojistná událost v budoucnu nastane. [6, 9]

3.2.3 Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu

Podle ustanovení § 6 zákona se pojištění odpovědnosti vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěný má právo, aby za něj pojistitel uhradil v rozsahu a ve výši podle občanského zákoníku² poškozenému:

- škodu způsobenou na zdraví nebo usmrcením,
- škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,

² § 442 občanského zákoníku

- ušlý zisk,
- účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle předchozích bodů. [2]

3.2.4 Pojistné plnění

Pojistné plnění je částka, kterou pojišťovna vyplatí klientovi na základě sjednaných podmínek v pojistné smlouvě, pojistných podmínek nebo v souladu se zákonem a to v případě, že dojde ke vzniku pojistné události. Pojistné plnění je pojišťovnou vypočítaná a poskytnutá část ztráty (v pojištění neživotním) či dohodnutá pojistná částka (v pojištění životním). [3]

Limity pojistného plnění

Limity pojistného plnění podle ustanovení § 3a zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, znamenají nejvyšší hranici plnění pojistitele při jedné škodné události. V pojistné smlouvě musí být uvedeny samostatně. V případě vzniklé škody je pojišťovna povinna krýt škody ve výši 35 mil. Kč pro škodu na zdraví, 35 mil. Kč pro škodu na majetku. [2] Kromě těchto standardních odpovědnostních limitů nabízejí pojišťovny i limity vyšší.

Regresy pojistitele

V některých případech je pojistitel sice povinen vyplatit poškozenému pojistné plnění, avšak má vůči pojištěnému (škůdci) právo na úhradu takto vyplacené částky. Tyto situace vymezuje ustanovení § 10 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Pojistitel musí v takové situaci prokázat, že pojištěný škodu způsobil úmyslně, porušil základní povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích, což bylo v příčinné souvislosti s nehodou, způsobil škodu provozem vozidla, které použil neoprávněně, nesplnil povinnost ohlásit dopravní nehodu podle silničního zákona, bezdůvodně neohlásil pojistiteli nehodu, v důsledku čehož byla ztížena možnost prošetření pojistné události nebo bezdůvodně odmítl jako řidič vozidla podrobit se na výzvu příslušníka Policie České republiky zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo. [2]

3.2.5 Zelená karta

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, tzv. povinné ručení, vzniká na základě uzavřené pojistné smlouvy (§ 3 odst. 1). Bezprostředně po sjednání pojištění vystaví pojišťovna klientovi tzv. zelenou kartu (Příloha č. 1), která slouží k prokazování sjednaného povinného ručení v České republice i v zahraničí. Dle zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v platném znění, je jediným platným dokladem o pojištění od 1. 1. 2009 zelená karta.

Územní platnost zelené karty

ČKP uzavřela v systému zelených karet prováděcí dohody k Interním Pravidlům se všemi ostatními kanceláři pojišťovatelů. Interní Pravidla mezi kanceláři jsou jedním ze základních pilířů systému zelené karty. **Zelená karta je tak jediný mezinárodně v Evropě uznávaný doklad o existenci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.** Zelená karta jednak umožní prokázat, že řidič příslušného vozidla má v pořádku pojištění odpovědnosti, jednak umožní vstup a provoz vozidla na území cizího státu bez nutnosti uhradit finanční částky jinak požadované tamními orgány za tzv. hraniční pojištění. [13]

Zelená karta obsahuje na první straně zelené karty rozeznávací značky států, které jsou členy Rady kanceláří. Seznam členských států je podrobně uveden v Příloze č. 2. Podmínkou platnosti zelené karty v té které zemi pak je, aby její rozeznávací značka nebyla v této rubrice přeškrtnuta. Podle § 6 odst. 5), 6) zákona č. 168/1999 Sb., v platném znění, je obligatorní územní platnost pojištění odpovědnosti stanovena pro území všech členských států Evropského hospodářského prostoru (Příloha č. 3) a pro území všech dalších států uvedených v seznamu států v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí (Příloha č. 4).

3.2.6 Sankce

Někteří motoristé se z vlastní nevědomosti dopouštějí v souvislosti s placením povinného ručení za vozidlo hned několika chyb, které mají za následek sankci ze strany

ČKP. Nejčastější omyly motoristů a rady, jak se případných sankcí vyvarovat, jsou uvedeny v Příloze č. 5.

3.3 Česká kancelář pojistitelů

3.3.1 Postavení a úloha České kanceláře pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů (dále jen "ČKP") je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dne 30. července 1999, jako profesní organizace pojistitelů, kteří mají oprávnění na území České republiky provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.[9]

3.3.2 Rozsah ČKP stanovené zákonem

Česká kancelář pojistitelů má tyto povinnosti:

- spravuje Garanční fond,
 - provozuje hraniční pojištění a informační středisko,
 - zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů,
 - uzavírá dohody s kancelářemi pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
 - spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
 - vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
 - podílí se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel.
- [7,9]

Ve vztahu k poškozeným, tj. těm, kterým byla provozem vozidla způsobena škoda a mají nárok na plnění podle výše uvedeného zákona, vystupuje Česká kancelář pojistitelů jako garant a poskytovatel :

- plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba; při škodě na věci nebo ušlém zisku pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná škoda na zdraví a pokud věcná škoda nebo ušlý zisk přesáhl 10 000 Kč,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti,
- plnění za škodu způsobenou provozem tuzemského vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- náhradního plnění podle § 24a a 24b zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. [10]

Ve vztahu k povinným, tj. těm, kteří odpovídají za škodu způsobenou nezjištěným vozidlem nebo vozidlem bez pojištění odpovědnosti, má Česká kancelář pojistitelů právo na náhradu toho, co za povinné osoby plnila. [10]

3.3.3 Členství v ČKP

Povinné členství v ČKP vzniká pojistiteli se sídlem na území České republiky nebo pobočce pojistitele z třetího státu³ pravomocným rozhodnutím České národní banky, kterým mu bylo uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti.

Zahraniční pojistitel z jiného členského státu EU nebo států tvořících Evropský hospodářský prostor (tj. pojistitel se sídlem v jiném členském státu EU nebo státu tvořícím Evropským hospodářským prostor, provozující pojištění odpovědnosti v České republice

³ Pojistitel se sídlem mimo členské státy EU a státy tvořícími Evropský hospodářský prostor.

buď na základě práva zřizovat pobočky (právo usazení se – „freedom of establishment“) nebo na základě práva dočasně poskytovat služby – „freedom of services“ na území jiného členského státu) se stává členem ČKP až dnem zahájení činnosti v tomto pojistném odvětví na území České republiky. [10]

Na internetových stránkách České národní banky⁴ se nachází v seznamu pojišťoven s povolením provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla také pojišťovny se sídlem v členském státu EU nebo státu tvořícím Evropský hospodářský prostor, které jsou oprávněny provozovat pojištění odpovědnosti v zemi svého sídla a splnily podmínky pro provozování pojištění odpovědnosti na území České republiky, avšak dosud tuto činnost v České republice nezačaly, tudíž nejsou členy ČKP. [16]

Členové ČKP jsou povinni platit příspěvky, které jsou použity k zabezpečení působnosti ČKP.

Seznam členů ČKP:

- Allianz pojišťovna
- Axa pojišťovna
- Česká pojišťovna
- Česká podnikatelská pojišťovna
- CHARTIS pojišťovna
- ČSOB pojišťovna
- Direct pojišťovna
- Generali pojišťovna
- Hasičská vzájemná pojišťovna
- Kooperativa pojišťovna
- Slavia pojišťovna
- Triglav pojišťovna
- Uniqua pojišťovna
- Wüstenrot pojišťovna

⁴ www.cnb.cz

3.3.4 Informační středisko ČKP

Podle ustanovení § 15a zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a 4. Směrnicí Evropské unie o pojištění motorových vozidel (2000/26/EC) provozuje Česká kancelář pojistitelů informační středisko. Hlavní funkcí informačního střediska je uchovávat, zjišťovat a poskytovat údaje:

- o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky,
- o škodních zástupcích, které jmenovali pojistitelé mající oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru. [2]

Údaje o vozidlech registrovaných v ostatních členských státech Evropského hospodářského prostoru, než je Česká republika, zjišťuje ČKP prostřednictvím informačních středisek těchto členských států. Oprávněné osoby, které mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, mohou prostřednictvím informačního střediska ČKP zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s odpovědnostním pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem, korespondenčním partnerem nebo dalším kompetentním subjektem. Informační středisko ČKP zahájilo svoji činnost k 1. 5. 2004, proto mohou být poskytovány pouze informace související s dopravními nehodami vzniklými od 1.5.2004. Informace o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel registrovaných v České republice s kontakty na jejich pojistitele – členy ČKP jsou však poskytovány i pro období před 1. 5. 2004. [11]

Vyhledávat potřebné informace na webových stránkách informačního střediska lze velice jednoduše - zadáním registrační značky vozidla a data pojištění odpovědnosti. Dále můžeme vyhledávat pomocí komplexního vyhledávání zadáním data dopravní nehody, mezinárodní poznávací značky, státu dopravní nehody či bydliště poškozeného.

3.3.5 Hraniční pojištění

Hraniční pojištění odvozuje svůj název od místa svého nejčastějšího vzniku, kterým je silniční hraniční přechod. Dnes se hraniční pojištění uzavírá zpravidla ve vnitrozemí na dobu prodlouženého pobytu cizozemského vozidla na území ČR po vypršení platnosti předchozího pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platného na území ČR. Může dojít i k situaci, kdy je vozidlo dopraveno do vnitrozemí jako zboží. Před zahájením provozu

takového vozidla na veřejné pozemní komunikaci pak musí být uzavřeno hraniční pojištění. [12] Mapa prodejních míst hraničního pojištění je zobrazena na obrázku č. 1.

Obrázek č. 1 - Mapa prodejních míst hraničního pojištění



Zdroj: ČKP

Povinnost uzavřít hraniční pojištění se vztahuje na ty řidiče vozidel registrovaných v cizině, na něž se nevztahuje záruka o existenci pojištění od kanceláře pojistitelů cizího státu, respektive na ty řidiče, kteří nejsou držiteli platné zelené karty. Pojistitelem hraničního pojištění je ČKP a zákon připouští jedinou variantu uzavření pojistné smlouvy hraničního pojištění - zaplacením pojistného. Kontrolu hraničního pojištění provádí Policie ČR. V případě, že Policie ČR zjistí, že je vozidlo provozováno bez platného pojištění, potom nesmí umožnit jeho další jízdu bez zaplacení trojnásobku jinak splatného pojistného (tabulka č. 2), nejméně však 10 000 Kč. [9]

Hraniční pojištění se vztahuje na škody způsobené provozem cizozemského vozidla, ke kterým došlo na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie nebo některého jiného státu Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska. Hraniční pojištění se sjednává na pojistnou dobu 15 dní. [12]

Sazby pojistného za hraniční pojištění:

Tabulka č. 1 - Standardní pojistné hraničního pojištění (v Kč)

Skupina vozidel	15ti denní sazba MIMO SOUTĚŽE	15ti denní sazba MOTORISTICKÉ SOUTĚŽE
Dvoukolové motorové vozidlo a motorová	3 000	4 500
Osobní automobil do celkové hmotnosti 3500 kg včetně	6 500	13 000
Ostatní motorová vozidla (náklad. vozidla, tahače, autobusy)	10 000	20 000
Přívěsy nad 750 kg a návěsy	2 200	X

Zdroj: ČKP

Tabulka č. 2 - Pojistné za hraniční pojištění s minimální přírůžkou (v Kč)

Skupina vozidel	15ti denní sazba MIMO SOUTĚŽE	15ti denní sazba MOTORISTICKÉ SOUTĚŽE
Dvoukolové motorové vozidlo a motorová tříkolka	13 000	14 500
Osobní automobil do celkové hmotnosti 3500 kg včetně	16 500	23 000
Ostatní motorová vozidla (náklad. vozidla, tahače, autobusy)	20 000	30 000
Přívěsy nad 750 kg a návěsy	12 200	X

Zdroj: ČKP

Prodejcem hraničního pojištění je Kooperativa pojišťovna, a.s. Vienna Insurance Group. Hraniční pojištění se řídí pojistnými podmínkami pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla (Příloha č. 6).

4 Charakteristika Garančního fondu České kanceláře pojistitelů

4.1 Činnost Garančního fondu

Garanční fond spravuje ČKP a přispívají do něj členské pojišťovny ČKP formou členských příspěvků. Dále je Garanční fond tvořen z pojistného za hraniční pojištění, z přijatých náhrad⁵ a z přijatých příspěvků⁶. Z Garančního fondu se poškozenému vyplácí plnění v případě jeho poškození nepojištěným nebo nezjištěným vozidlem. Z Garančního fondu ČKP jsou poskytována tato plnění:

- plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba; při škodě na věci nebo ušlém zisku pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná škoda na zdraví⁷ a pokud věcná škoda nebo ušlý zisk přesáhl 10 000 Kč,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti,
- plnění za škodu způsobenou provozem tuzemského vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- náhradní plnění podle § 24a a 24b zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, které bylo odesláno z jiného členského státu do České republiky jako státu cílového určení, nebylo-li k tomuto vozidlu sjednáno pojištění odpovědnosti podle tohoto zákona a ke škodné události

⁵ Vznikne-li podle § 24 odst. 7 mezi ČKP a pojistitelem spor o tom, kdo má poškozenému plnit, poskytne poškozenému úhradu prokázané škody ČKP. Pokud z dalšího šetření vyplývá, že plnění mělo být zcela nebo částečně poskytnuto pojistitelem, je pojistitel povinen ČKP poskytnuté plnění nahradit.

⁶ Je-li provozováno tuzemské vozidlo bez pojištění odpovědnosti, je vlastník vozidla podle § 24c povinen uhradit příspěvek za dobu, po kterou bylo vozidlo provozováno v rozporu s tímto zákonem.

⁷ Za závažnou škodu na zdraví se považuje usmrcení nebo těžká újma na zdraví, anebo škoda na zdraví trvalého charakteru, která ztěžuje společenské uplatnění poškozeného (§ 24 odst. 3)

došlo ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy kupující osoba vozidlo převzala, i když vozidlo nebylo v České republice registrováno. [9]

4.2 Tvorba Garančního fondu

Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů (§ 18 odst. 5), z přijatých náhrad (§ 24 odst. 7 a 9), z příjmů pojistného za hraniční pojištění (§ 14) a z přijatých příspěvků (§ 24c) a je určen na krytí pojistných plnění podle § 24 a § 29 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v platném znění.

Příspěvek do Garančního fondu od členských pojišťoven

Výše členských příspěvků je stanovena vždy na kalendářní rok dopředu tak, aby byla zabezpečena likvidita Garančního fondu ČKP (schopnost hradit splatné nároky poškozených).

Zákonný příspěvek nepojištěných

Od 1. ledna 2009 tvoří příjmy Garančního fondu také příspěvky nepojištěných dle § 24c zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vlastníci a provozovatelé vozidel jsou povinni platit příspěvky do Garančního fondu za každý nepojištěný den. Jedná se o další postih hazardérů, které ani dosavadní hrozba dopadů správního řízení (stejně jako vymáhání částky vyplacené poškozenému z události způsobené osobou bez povinného ručení) nevede ke sjednání povinného ručení. Příspěvek ve výši stanovené zákonem je povinen zaplatit vlastník vozidla (případně provozovatel, je-li odlišný od vlastníka). Lhůta pro zaplacení je 30 dnů od doručení výzvy k zaplacení zaslané ČKP, které zákon správu příspěvku svěřuje. Součástí zákona je tabulka výše příspěvků podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich obsahů (tabulka č. 3). Výše poplatku je nad horní hranicí maximální komerční ceny povinného ručení v dané kategorii. [10]

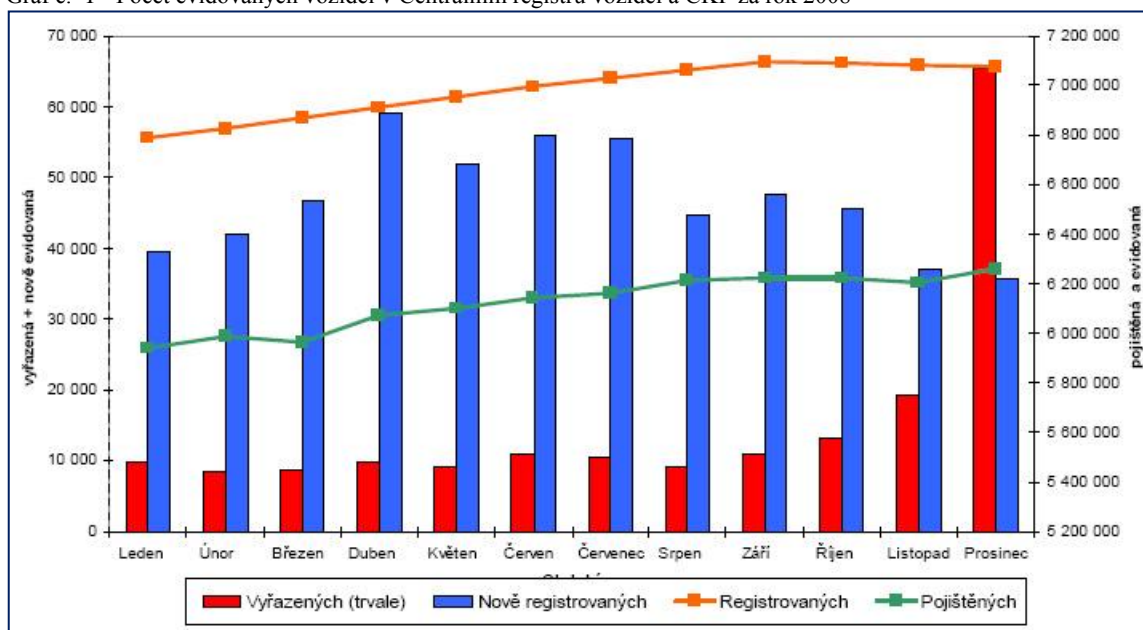
Tabulka č. 3 - Výše denní sazby podle druhu vozidla pro účely § 24c odst. 2

Druh vozidla	Denní sazba (v Kč)
motocykl s objemem válců motoru do 350 cm ³	20
motocykl s objemem válců motoru nad 350 cm ³	30
osobní automobil s objemem válců motoru do 1850 cm ³	50
osobní automobil s objemem válců motoru nad 1850 cm ³	70
autobus	160
nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností do 12 000 kg nebo přípojné vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 3 500 kg do 10 000 kg	130
tahač nebo jiné nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 12 000 kg nebo přípojné vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 10 000 kg	300
speciální vozidlo	80
přípojné vozidlo s nejvyšší přípustnou hmotností do 3 500 kg	30
zemědělský nebo lesnický traktor a jejich přípojné vozidlo	40
ostatní vozidla	60

Zdroj: ČKP

Podle dostupných analýz činily celkové nepojištěné škody k tíži Garančního fondu ke konci roku 2006 1,8 mld. Kč a odhad ztráty na pojistném za rok 2006 představoval 1,1 mld. Kč. Z porovnání údajů ČKP s Centrálním registrem vozidel plyne, že celkový rozdíl mezi počtem vozidel podléhajícím evidenci vozidel, a počtem vozidel, jejichž provoz je pojištěn podle zákona dosahoval v roce 2006 cca 800 tis. Tato hodnota je řadu let spíše konstantní. Z uvedeného počtu 800 tis. vozidel se ve zhruba 70 % jedná o vozidla, u kterých není déle než 15 let registrován žádný evidenční úkon. Ve zhruba 81 % se jedná o vozidla, která jsou starší 15 let. Lze usuzovat, že se většinou jedná o vozidla neprovozovaná, v některých případech již neexistující. [2] Z grafu č. 1 je zřejmé, že v roce 2008 činil celkový počet nepojištěných vozidel cca 800 tisíc. Zároveň došlo také k výraznému růstu v počtu vyřazených vozidel - v prosinci 2008 bylo z registru vozidel trvale vyřazeno 65 tisíc vozidel, což je o 548 % více než ve stejném období roku 2007. Pozitivní změna v chování motoristů v roce 2008 je důsledkem informační kampaně, kterou ČKP realizovala od poloviny října roku 2008.

Graf č. 1 - Počet evidovaných vozidel v Centrálním registru vozidel a ČKP za rok 2008



Zdroj: ČKP

Uvedené analýzy byly důvodem zavedení povinnosti pro vlastníky a provozovatele silničních vozidel uhradit příspěvek za každý den provozování vozidla v rozporu se zákonem. Cílem je minimalizace toho, že pojištění přispívají na nepojištěné. Jde o přenesení finančního břemene nepojištěných škod na motoristy, kteří provozují vozidlo v rozporu se zákonem. [2] Tím, že ČKP dostala možnost získat příspěvek přímo od majitele nepojištěného vozidla, se mohou snížit příspěvky pojišťovnám do Garančního fondu. Vzhledem k tomu, že do výše pojistného se zcela logicky promítá potřeba příspěvků do Garančního fondu, nebudou na neplatičích tratit ti, kteří pojištění řádně platí.

Příspěvek je zákonem stanoveným přímým následkem nesplnění konkrétní povinnosti - nesjednání pojištění odpovědnosti nebo neodevzdání RZ a osvědčení o registraci vozidla příslušnému orgánu evidence vozidel. Příspěvek není ukládán v rámci správního či trestního řízení, je konstruován jako soukromoprávní sankce za nesplnění zákonem uložené povinnosti. Zcela nepochybně je toto opatření veřejným zájmem. Součástí příspěvku jsou také náklady na jeho uplatnění a vymáhání, neboť jsou vyvolány odstraňováním tohoto protiprávního stavu a jde proto o mimořádné výdaje ČKP. [2]

V rámci členských států EHP funguje takový systém uplatňování příspěvků např. ve Finsku či Švédsku a přispěl k tomu, že uvedené státy mají nejnižší počty nepojištěných vozidel (pod 1 %) v rámci celé EU. Rozdílná je kalkulace příspěvku:

- Ve Švédsku se počítá z báze ročního pojistného. Úhrada však může převýšit o 10 % nejvyšší pojistné pro vozidla stejné kategorie.
- Ve Finsku stanovuje zvýšené pojistné Finská kancelář, a to specificky pro každý případ. Může být až čtyřikrát vyšší než klasické pojistné a v případě věcné škody či zranění až desetkrát vyšší.

Společně pro obě země platí, že popsané řešení existuje souběžně se sankcemi v oblasti správního práva, které jsou tamními správními orgány ukládány spíše výjimečně vzhledem k vysoké efektivitě uplatňování příspěvku nepojištěných do Garančního fondu. [2]

Ve Velké Británii je součástí sankcí konfiskace nepojištěného vozidla s jeho následným prodejem. V případě nepatrné hodnoty vozidla dojde k jeho sešrotování. Je zřejmé, že britský systém jde tak daleko, že zasahuje do vlastnických práv vlastníka nepojištěného vozidla. [2]

4.3 Vymáhání pohledávek od neplatičů do Garančního fondu

Příspěvek nepojištěných se hradí za každý den, kdy je vozidlo bez pojištění v rozporu se zákonem. Příspěvek tedy není paušální sankcí za absenci povinného ručení, ale sankcí, jejíž výše kromě kategorie vozidla závisí vždy na délce nepojištěného období. Výzvy k úhradě příspěvku ČKP zasílá postupně a nečeká, až nepojištěné období skončí. Takový postup je i v zájmu nepojištěných, aby se jim celková výše příspěvku do Garančního fondu zbytečně nezvyšovala. Pokud tedy první výzva k úhradě příspěvku do Garančního fondu pokrývá určitou dobu, ale nepojištěné období pokračuje i po ní, následně zasílá ČKP další výzvu na zbylé nepojištěné období. Pokud je vozidlo nepojištěno dlouhodobě, může takových výzev být odesláno několik. Každá výzva se vždy vztahuje ke konkrétnímu nepojištěnému období, které je ve výzvě přesně vyznačeno. [14]

Podle § 15 odst. 5 zák. č. 168/1999 Sb. má vlastník vozidla povinnost do 14ti dní od zániku pojištění uzavřít nové pojištění. Pokud nemá v úmyslu vozidlo provozovat, pak

musí odevzdat státní poznávací značky a osvědčení o registraci vozidla do tzv. depozitu na registru vozidel. Porušením této povinnosti se dopouští přestupku, za který mu může být správním orgánem uložena pokuta až do výše 20 000 Kč.

Pro zjištění nepojištěných vozidel jsou dle zákona porovnávána data z databáze pojištěných vozidel a databáze Centrálního registru vozidel (CRV). Statistiky ukazují, že zhruba desetina počtu rozeslaných výzev je neoprávněná, dotyčná osoba již konkrétní motorové vozidlo nevlastní. Důvodem jsou nesrovnalosti v Centrálním registru vozidel a databázi pojištěných aut. Pokud tedy někdo dostane výzvu od ČKP a není si vědom žádné chyby, stanoví mu zákon třicetidenní lhůtu pro prokázání, že jsou splněny všechny povinnosti v souladu se zákonem. ČKP s každou výzvou pro takový případ rozesílá strukturovaný dotazník s předplacenou odpovědní obálkou. [15]

4.4 Výzvy k zaplacení příspěvku do Garančního fondu

Každý majitel vozidla, který nemá řádně sjednané zákonné pojištění na své vozidlo, obdrží od ČKP výzvu (Příloha č. 7) k zaplacení příspěvku do Garančního fondu. Cílem ČKP je výrazně snížit počty nepojištěných vozidel v České republice. „Vzorem pro nás mohou být severské země Finsko a Švédsko, kde zavedení příspěvku nepojištěných do Garančního fondu vedlo k dlouhodobému poklesu počtu nepojištěných vozidel pod 1 procento. Naproti tomu v ČR je dnes nepojištěných vozidel zhruba 12 procent. Máme zájem na tom, abychom se stavu ve zmíněných severských zemích v horizontu několika let co nejvíce přiblížili,“ dodává Jakub Hradec, výkonný ředitel České kanceláře pojistitelů. [17]

4.4.1 Doručená výzva

Příjemce výzvy má zákonnou 30ti denní lhůtu na úhradu příspěvku, anebo na doložení, že uvedené vozidlo v rozporu se zákonem neprovozoval. Obeslaný by měl v každém případě tuto lhůtu respektovat a nevystavovat se zbytečným komplikacím. Pokud obeslaný adresát na výzvu nereaguje ani úhradou příspěvku nebo doložením potřebných údajů, prokazujících věcnou nesprávnost výzvy, následuje vlastní vymáhání příspěvku.

Proces může pokračovat upomínkou a v další fázi může dojít k předání pohledávky inkasní společnosti. Pokud ani tento proces nebude mít jasný výsledek, pak může pokračovat vymáhání podáním žaloby u soudu. [18]

Vystavovat se těmto komplikacím je však zcela zbytečné. Ke komunikaci s ČKP lze využít buď internetovou aplikaci⁸ nebo dotazník, který obsahuje podrobný návod a je k výzvě přiložen spolu s předplacenou odpovědní obálkou.

4.4.2 Nesouhlas s obsahem výzvy

ČKP se setkává také s případy, kdy obeslaní s obsahem výzvy nesouhlasí a tvrdí, že jim výzva k zaplacení příspěvku nepojištěných do Garančního fondu byla zaslána neoprávněně. V necelé třetině těchto případů se po důkladném prověření všech skutečností prokáže, že výzva byla zaslána majiteli vozidla oprávněně a že je proto povinen příspěvek do Garančního fondu uhradit. V ostatních případech se naopak prokáže, že je námitka oprávněná, a že vlastník vozidla skutečně není povinen příspěvek do Garančního fondu platit. Velmi často je však prvotní chyba na straně obeslaného vlastníka vozidla, který nesplnil vůči registru vozidel oznamovací povinnost. Pokud původní vlastník vozidla neoznámil prodej vozidla registru vozidel, pak je vzhledem ke skutečnosti, že je na Centrálním registru vozidel stále veden jako majitel vozidla, s výzvou k zaplacení příspěvku do Garančního fondu obeslán on. Po zjištění nového vlastníka, což obeslaný doloží kopií kupní smlouvy, ČKP obesílá nového vlastníka. Dle statistik ČKP tato situace nastává u cca jedné čtvrtiny případů, kdy je na základě všech doložených skutečností s „prvním“ obeslaným případ ukončen a sankční příspěvek do Garančního fondu tudíž hradit nemusí. [18]

Některé problémy však mohou vzniknout, aniž by motorista jakkoliv pochybil. ČKP při obesílání neplatičů vždy vychází z údajů sdělených Centrálním registrem vozidel a z databáze pojištěných vozidel. V případě, že ČKP neobdrží přesná data, může dojít k situaci, že je obeslána osoba, která není povinná příspěvek hradit. Nejvíce oprávněných námitek vzniká díky chybným datům, která ČKP dostává od Centrálního registru vozidel. [18] Každý obeslaný motorista má možnost prokázat, že vozidlo v rozporu se zákonem neprovozoval. V Příloze č. 8 je uvedeno, jakým způsobem lze prokázání učinit.

⁸ www.bezpojistenici.cz/vyzva

5 Analýza dosažených výsledků

V následující kapitole budou pomocí uvedených statistických metod zpracována získaná data.

5.1 Analýza příspěvků do Garančního fondu

5.1.1 Příspěvky od členských pojišťoven od roku 2000 - 2011

Členské pojišťovny ČKP povinně přispívají do Garančního fondu formou členských příspěvků, jejichž výše se určuje podílem pojišťoven na trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla měřeným počtem pojištěných vozidel v příslušných kategoriích. Na řidiče, kteří jezdí bez povinného ručení, doplácí poctiví plátcí pojištění, neboť z jejich peněz platí pojišťovny příspěvky a promítají se do sazeb povinného ručení. Výše příspěvků členských pojišťoven je uvedena v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4 - Výše příspěvků od členských pojišťoven od roku 2000 - 2011

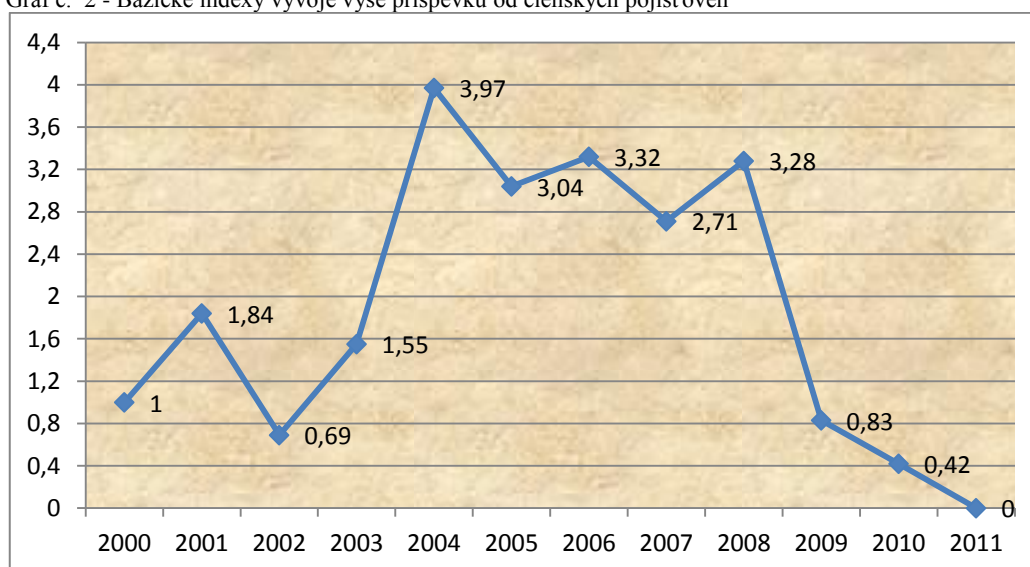
Rok	Příspěvky od členů ČKP	d_{li}	k_i	b_i
2000	120 000 000	-	-	1,00
2001	221 000 000	101 000 000	1,84	1,84
2002	83 036 000	- 137 964 000	0,38	0,69
2003	186 054 000	103 018 000	2,24	1,55
2004	475 877 000	289 823 000	2,56	3,97
2005	364 350 000	- 111 527 000	0,77	3,04
2006	398 000 000	33 650 000	1,09	3,32
2007	325 551 000	- 72 449 000	0,82	2,71
2008	393 000 000	67 449 000	1,21	3,28
2009	100 000 000	- 293 000 000	0,25	0,83
2010	50 000 000	- 50 000 000	0,50	0,42
2011	0	- 50 000 000	0	0
Průměr	-	18 942 355	1,06	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Z tabulky č. 4 je patrné, že v roce 2009 došlo k výraznému poklesu příspěvků ve srovnání s předcházejícími lety. Oproti roku 2008 se výše členských příspěvků snížila o 293 mil. Kč a měla klesající tendenci i v dalších letech. V roce 2011 se podařilo dosáhnout stavu, kdy je Garanční fond zcela financován z příspěvků od nepojištěných.

Pro účely srovnávání vývoje je spíše relevantní sledovat bazické indexy a tím i změny oproti roku 2000 za jednotlivé roky (graf č. 2). Z grafu lze vyčíst, že nejvyšší hodnoty bylo dosaženo v roce 2004 ($b_i = 3,97$), kdy výše členských příspěvků činila 475 877 tis. Naopak nejnižší hodnoty bylo dosaženo v roce 2011 ($b_i = 0$). V tomto roce již nebyly inkasovány příspěvky od členských pojišťoven a Garanční fond se stal plně financovaným pouze z příspěvků nepojištěných. Za povšimnutí stojí také hodnota roku 2009 ($b_i = 0,83$), která se snížila téměř trojnásobně ve srovnání s rokem 2008 ($b_i = 3,28$).

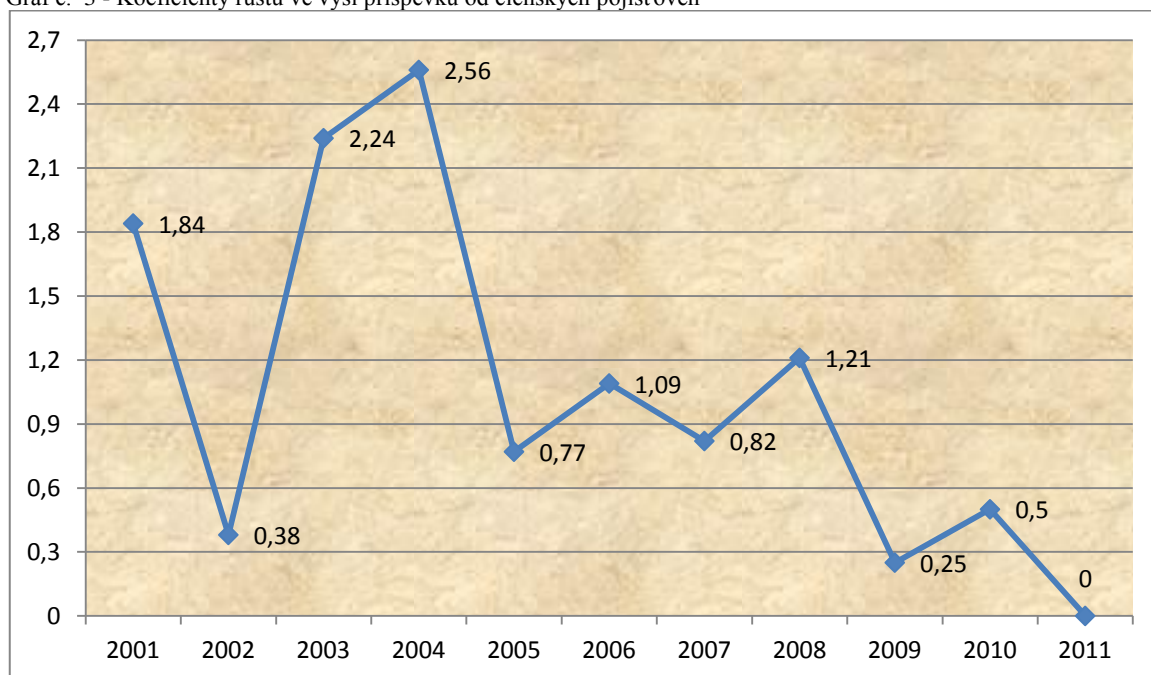
Graf č. 2 - Bazické indexy vývoje výše příspěvků od členských pojišťoven



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Dle grafu č. 3, který znázorňuje koeficienty růstu ve výši členských příspěvků pojišťoven, lze říci, že v roce 2004 došlo k nejvyššímu přírůstku v objemu oproti předchozímu roku 2003 až o 156 %. V roce 2002 a 2009 - 2011 výše příspěvků klesla pod úroveň hodnoty z roku 2000. Za přírůstek nejnižší, resp. nulový můžeme označit rok 2011. Pokles hodnot je výsledkem zavedení novely zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, na základě kterého jsou uplatňovány sankční příspěvky vůči neplatičům povinného ručení. Zákon začal platit 1. ledna 2009.

Graf č. 3 - Koeficienty růstu ve výši příspěvků od členských pojišťoven



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

5.1.2 Příspěvky inkasované od neplatičů od roku 2009 - 2011

Výchozím rokem inkasa příspěvku nepojištěných byl rok 2009. V tomto roce zaplatili majitelé nepojištěných vozidel na příspěvcích do Garančního fondu částku 92 048 tis. Kč (tabulka č. 5). V roce 2011 činila vybraná částka již 455 000 tis. Kč. Dle koeficientů růstu lze konstatovat, že v roce 2010 došlo ke zvýšení vybrané částky o 113 % oproti předchozímu roku 2009 a v roce 2011 o 132 % v porovnání s rokem 2010. Průměrný koeficient růstu dosáhl hodnoty 2,23, což znamená, že výše inkasovaného příspěvku vzrostla každoročně o 123 %.

Tabulka č. 5 - Inkaso příspěvku nepojištěných za období 2009 - 2011

Rok	Příspěvky nepojištěných	d_{1i}	k_i	b_i
2009	92 048 000	-	-	1,00
2010	196 506 000	104 458 000	2,13	2,13
2011	455 000 000	258 494 000	2,32	4,94
Průměr	-	181 476 000	2,23	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Na základě bazických indexů lze říci, že hodnota roku 2011 ($b_i = 4,94$) dosáhla téměř pětinasobku ve srovnání s hodnotou v roce 2009. Celková částka vybraného příspěvku od neplatičů za období 2009 - 2011 činí 743 554 tis. Kč.

Před novelou zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, se do Garančního fondu dařilo vracet od viníků nepojištěných škod jen přibližně 30 % finančních prostředků vyplacených poškozeným. Zbytek částky museli doplácet prostřednictvím svých pojišťoven poctiví plátcí povinného ručení. Nyní je Garanční fond financován z peněz inkasovaných od nepojištěných viníků škod a zároveň z inkasa sankčního příspěvku nepojištěných do Garančního fondu.

5.2 Analýza počtu vozidel

5.2.1 Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP od roku 2001 - 2011

Počet vozidel, která mají uzavřeno povinné ručení a jsou registrována v databázi ČKP, stále roste (graf č. 4). Nárůst zapříčinil pokles počtu vozidel provozovaných bez zákonem předepsaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tzv. povinného ručení (kapitola 5.2.2).

Jak ukazuje tabulka č. 6, povinné ručení v současné době poskytuje 14 pojišťoven a většina z nich sazby takzvaně segmentuje, čili je stanovuje podle stáří vozidla, věku a místa bydliště pojistníka, objemu a výkonu motoru a dalších parametrů. Pojišťovny svým klientům nabízejí spoustu různých připojištění k povinnému ručení a poskytují jim různé slevy. Největší nárůst počtu smluv v roce 2011 zaznamenala Česká podnikatelská pojišťovna (+ 58 212), ČSOB Pojišťovna (+ 48 964) a Allianz pojišťovna (+ 46 024). Naopak úbytek pojištěných vozidel si připsala Česká pojišťovna (- 89 735) a Generali pojišťovna (- 17 036).

Tabulka č. 6 - Celkový počet pojištěných vozidel dle jednotlivých pojišťoven

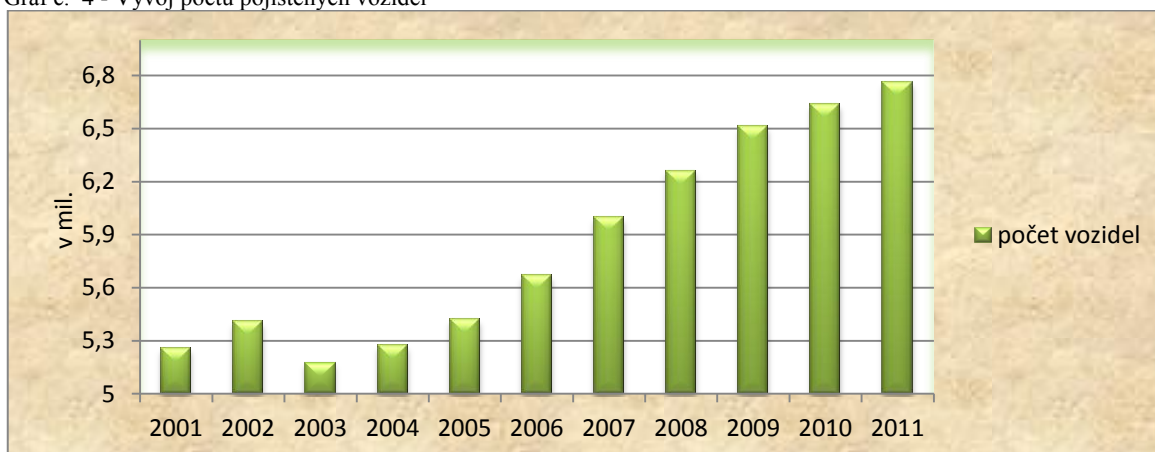
Pojistitel	Stav k 31.12. 2001	Stav k 31.12. 2002	Stav k 31.12. 2003	Stav k 31.12. 2004	Stav k 31.12. 2005	Stav k 31.12. 2006	Stav k 31.12. 2007	Stav k 31.12. 2008	Stav k 31.12. 2009	Stav k 31.12. 2010	Stav k 31.12. 2011
AIG pojišťovna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7 095
Allianz pojišťovna	661 997	627 779	548 546	545 038	560 235	552 786	558 636	589 111	613 747	667 268	713 292
Axa pojišťovna	0	0	0		0	0	0	1 665	28 681	35 311	41 097
Česká podnik. pojišťovna	212 862	280 162	473 386	553 755	565 488	615 673	665 702	828 560	925 394	969 161	1 027 373
Česká pojišťovna	2 365 637	2 515 300	2 349 277	2 372 352	2 385 827	2 303 030	2 244 130	2 137 013	2 025 815	1 875 694	1 785 959
ČSOB pojišťovna	40 041	48 616	201 387	193 152	233 058	274 108	310 827	353 751	358 784	381 669	430 633
Direct pojišťovna	0	0	0	0	0	0	8 319	24 897	44 400	61 991	69 263
Dolnorakouská pojišťovna	0	0	0	0	0	0	0	1 694	1 809	0	0
Generali pojišťovna	120 347	126 522	175 129	166 988	256 792	377 873	525 265	586 292	597 792	573 909	556 873
Hasičská vzájemná pojišťovna	0	0	0	0	0	0	0	8 509	55 187	38 523	33 515
CHARTIS pojišťovna	0	0	0	0	0	0	0	2 329	6 980	6 282	0
IPB pojišťovna	196 626	177 749	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Komerční pojišťovna	391 890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kooperativa pojišťovna	1 023 593	1 361 298	1 181 991	1 362 836	1 316 759	1 393 058	1 424 382	1 377 802	1 399 066	1 435 478	1 458 976
Pojišťovna České spořitelny	168 836	160 841	166 542	0	0	0	0	0	0	0	0
Slavia pojišťovna	0	0		0	0	0	0	1 195	28 118	107 423	126 986
Triglav pojišťovna	0	591	4 013	9 054	22 759	47 985	84 791	132 837	153 795	158 802	165 505
Union pojišťovna	6 620	6 877	13 996	0	0	0	0	0	0	0	0
Uniq pojišťovna	33 676	50 308	62 679	68 623	79 702	100 177	145 904	173 441	211 220	244 343	262 559
Wüstenrot pojišťovna	0	0	0	0	0	2 528	29 505	44 217	59 561	77 225	80 002
Zürich pojišťovna	34 784	49 506	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CELKEM	5 256 909	5 405 549	5 176 946	5 271 798	5 420 620	5 667 218	5 997 461	6 263 313	6 510 349	6 633 079	6 759 128

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ČKP

Z grafů č. 4 - 6 je patrné, že vývoj v počtu pojištěných vozidel měl v letech 2001 - 2011 vzrůstající tendenci. Pouze v roce 2003 došlo k mírnému poklesu o 4 % oproti roku 2002, pokles vozidel činil 228 603. Od roku 2001 - 2011 počet pojištěných vozidel vzrostl o 29 %. Dle databáze ČKP činil v roce 2001 celkový počet pojištěných vozidel 5 256 909 a 6 759 128 v roce 2011. Tato situace je příznivá a lze jen doufat, že vzrůstající tendence bude i nadále pokračovat.

Hodnota první diference v roce 2007 byla 330 243 vozidel (tabulka č. 7), což je nejvyšší hodnota, které je za sledované období v této časové řadě dosaženo. Naproti tomu nejnižší hodnoty bylo dosaženo v roce 2003, kdy počet pojištěných vozidel klesl o 228 603. Průměrná hodnota první diference za sledované období činila 150 222 vozidel.

Graf č. 4 - Vývoj počtu pojištěných vozidel



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Tabulka č. 7- Počet pojištěných vozidel za období 2001 - 2011

Rok	Počet pojištěných vozidel	d_{ii}	k_i	b_i
2001	5 256 909	-	-	1,00
2002	5 405 549	148 640	1,03	1,03
2003	5 176 946	-228 603	0,96	0,98
2004	5 271 798	94 852	1,02	1,00
2005	5 420 620	148 822	1,03	1,03
2006	5 667 218	246 598	1,05	1,08
2007	5 997 461	330 243	1,06	1,14
2008	6 263 313	265 852	1,04	1,19
2009	6 510 349	247 036	1,04	1,24
2010	6 633 079	122 730	1,02	1,26
2011	6 759 128	126 049	1,02	1,29
Průměr	-	150 222	1,03	-

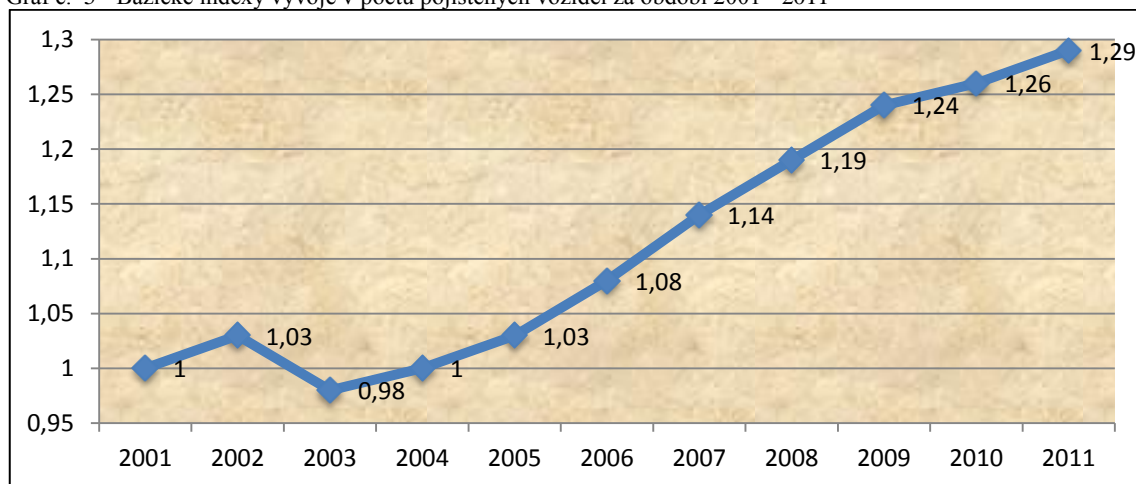
Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Pro sledované období byl vypočten koeficient růstu (tabulka č. 7) ve výši 1,03, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu růstu počtu pojištěných vozidel ve výši 3 %. Z grafu č. 6 je patrné, že nejvyššího růstu bylo dosaženo v roce 2007, kdy koeficient dosáhl hodnoty 1,06. Došlo tedy oproti předchozímu roku 2006 k navýšení počtu vozidel o 6 %. Od roku 2003 až do roku 2007 vykazuje křivka vzestupnou tendenci, v roce 2008 došlo k nepatrnému poklesu o 2 % a tento trend pokračoval i v roce 2009 - 2011.

Dle bazických indexů, které zobrazuje graf č. 5, lze říci, že od roku 2004 - 2011 má křivka stoupající charakter. V roce 2011 bylo dosaženo nejvyšší hodnoty ($b_i = 1,29$), kdy počet pojištěných vozidel byl 6 759 128 a růst činil 29 % ve srovnání s rokem 2001.

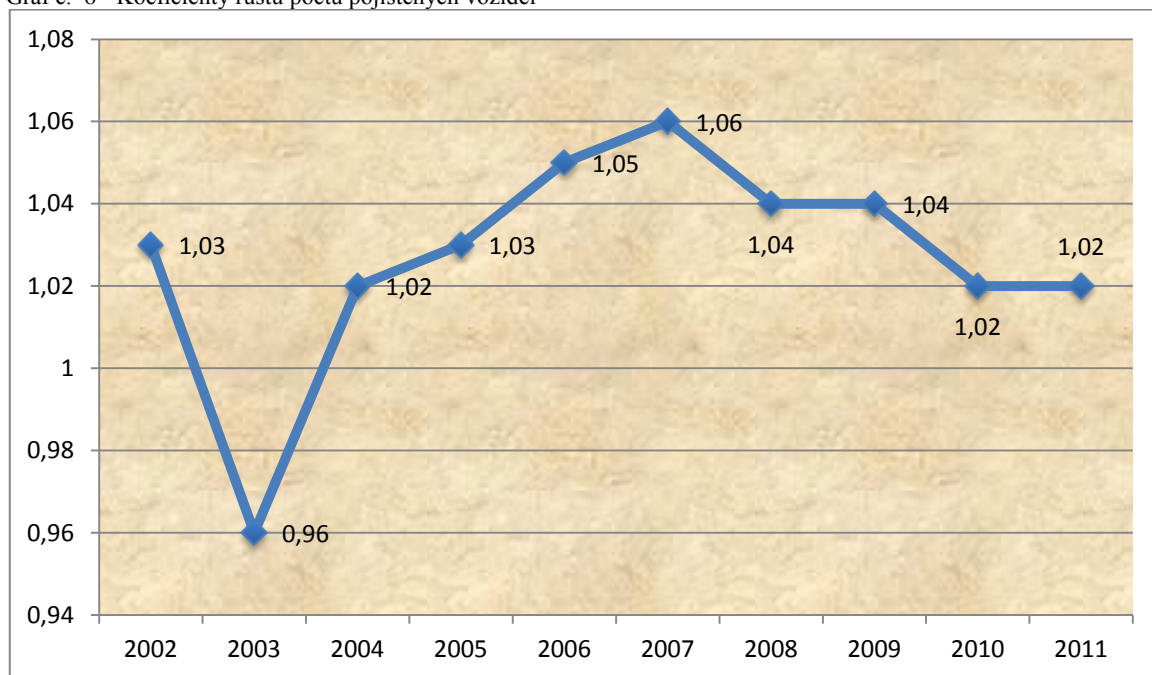
Naopak nejnižší hodnoty bylo dosaženo v roce 2003 ($b_i = 0,98$), kdy počet pojištěných vozidel dosáhl výše 5 176 946. Z hlediska dlouhodobého vývoje je vhodné si všimnout, že počet pojištěných vozidel stoupal již od roku 2004 a nikoliv až od roku 2009, kdy začala platit novela zákona č. 168/1999 Sb. Tento trend lze přisuzovat neustále se navyšujícímu počtu nově registrovaných vozidel v České republice.

Graf č. 5 - Bazické indexy vývoje v počtu pojištěných vozidel za období 2001 - 2011



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Graf č. 6 - Koefficienty růstu počtu pojištěných vozidel



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

5.2.2 Počet nepojištěných vozidel od roku 2001 - 2011

Nepojištěné vozidlo se v žádném případě nesmí vyskytovat na silnici. Jak uvádí § 1 odst. 2 zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, smí být na veřejně přístupné pozemní komunikaci provozováno pouze takové vozidlo, které má sjednáno platné zákonné pojištění. Provozovaným vozidlem je v tomto případě i vozidlo stojící na silnici (např. nesprávně zajištěné stojící vozidlo se může dát samovolně do pohybu a způsobit tak škodu materiální nebo na zdraví). Vzhledem k nepříznivému vývoji v počtu nepojištěných vozidel došlo v roce 2009 ke změně zákona, který umožnil finanční postih všech vlastníků provozujících své vozidlo bez platného pojištění odpovědnosti (kapitola 4.2.2). Pokud škodu způsobí nepojištěný řidič, všechny oprávněné nároky jsou poškozeným uhrazeny z Garančního fondu ČKP.

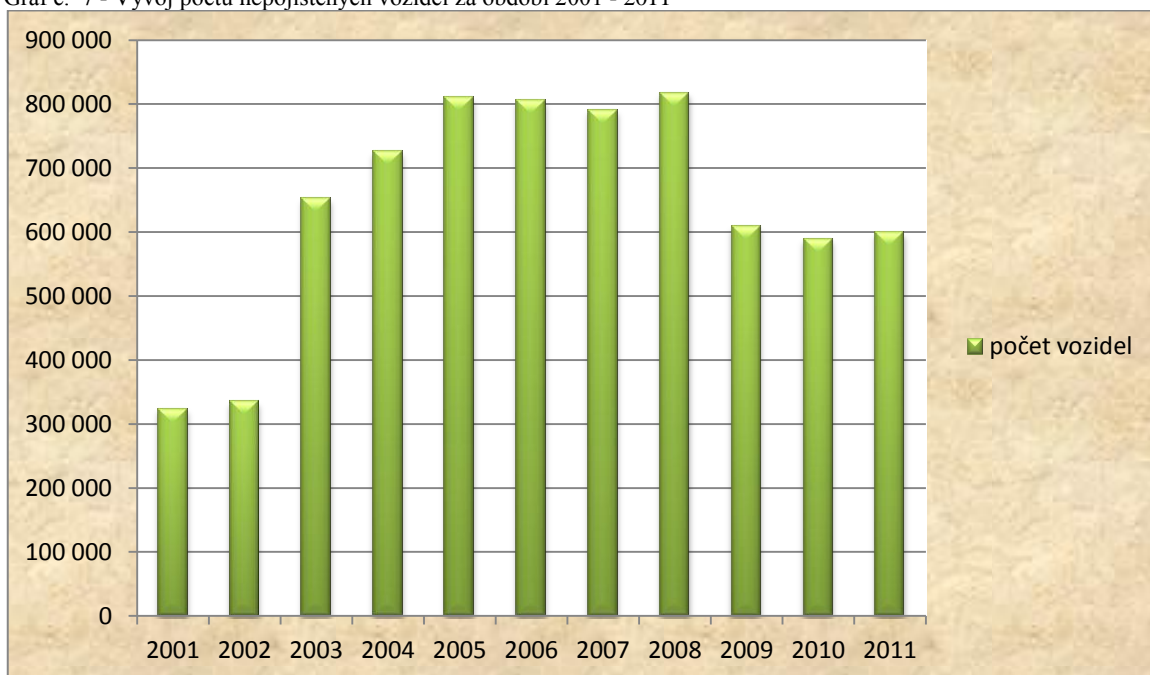
Z tabulky č. 8 a grafu č. 7 je zřejmé, že se počet nepojištěných vozidel v letech 2001 - 2005 neustále navyšoval, v letech 2006 - 2007 došlo k nepatrnému poklesu, avšak v roce 2008 počet nepojištěných vozidel opět vzrostl. K viditelnému klesajícímu trendu došlo v roce 2009. Pokles byl zapříčiněn již zmiňovanou novelou zákona. Hodnota první diference v roce 2003 se vykazuje jako nejvyšší - počet nepojištěných vozidel se v porovnání s rokem 2002 zvýšil o 317 029 a jeho hodnota činila 652 303 vozidel, zatímco v roce 2002 to bylo 335 274 vozidel. V roce 2009 hodnota první diference výrazně klesla o 208 858 a počet nepojištěných vozidel se snížil na 608 974. V následujícím roce 2010 byl klesající trend zachován, pokles činil 20 110 vozidel.

Tabulka č. 8 - Vývoj počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011

Rok	Počet nepojištěných vozidel	d_{ii}	k_i	b_i
2001	323 242	-	-	1,00
2002	335 274	12 032	1,04	1,04
2003	652 303	317 029	1,95	2,01
2004	725 508	73 205	1,12	2,24
2005	810 981	85 473	1,12	2,51
2006	804 932	- 6 049	0,99	2,49
2007	790 704	- 14 228	0,98	2,44
2008	817 832	27 128	1,03	2,53
2009	608 974	- 208 858	0,74	1,88
2010	588 864	- 20 110	0,97	1,82
2011	599 599	10 735	1,02	1,86
Průměr	-	27 636	1,10	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

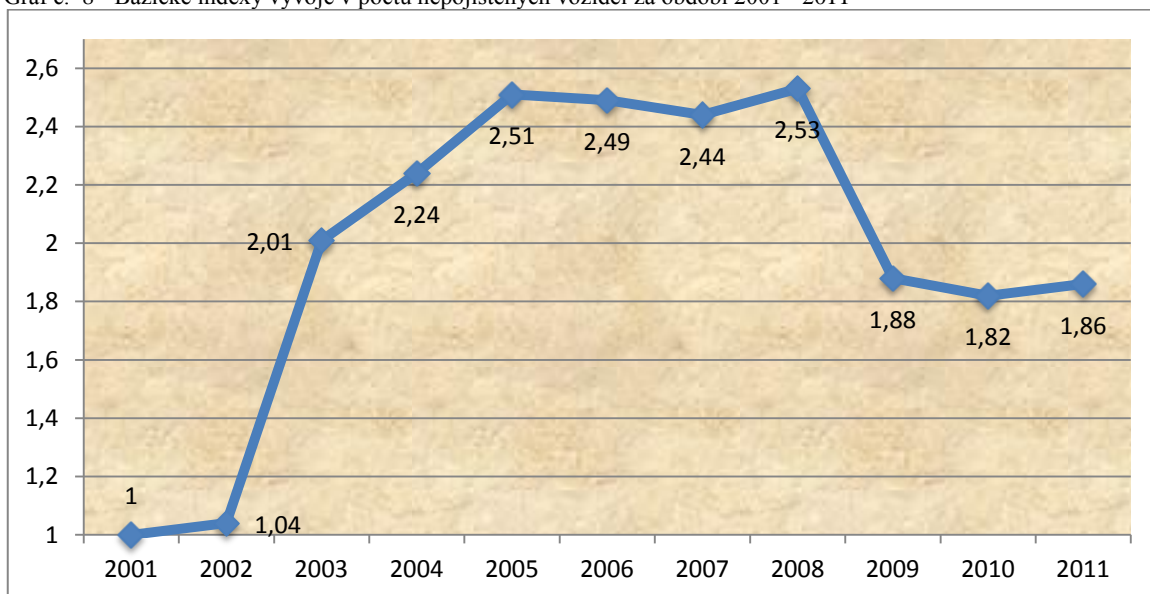
Graf č. 7 - Vývoj počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Graf č. 8 znázorňuje bazické indexy, ze kterých lze vyčíst, že nejvyšší hodnoty bylo dosaženo v roce 2008 ($b_i = 2,53$), kdy počet nepojištěných vozidel činil 817 832. V následujícím roce 2009 došlo k výraznému poklesu o 208 858 vozidel ($b_i = 1,88$). Hodnota nejnižší je vykazována v roce 2001 ($b_i = 1$) a činí 323 242 vozidel.

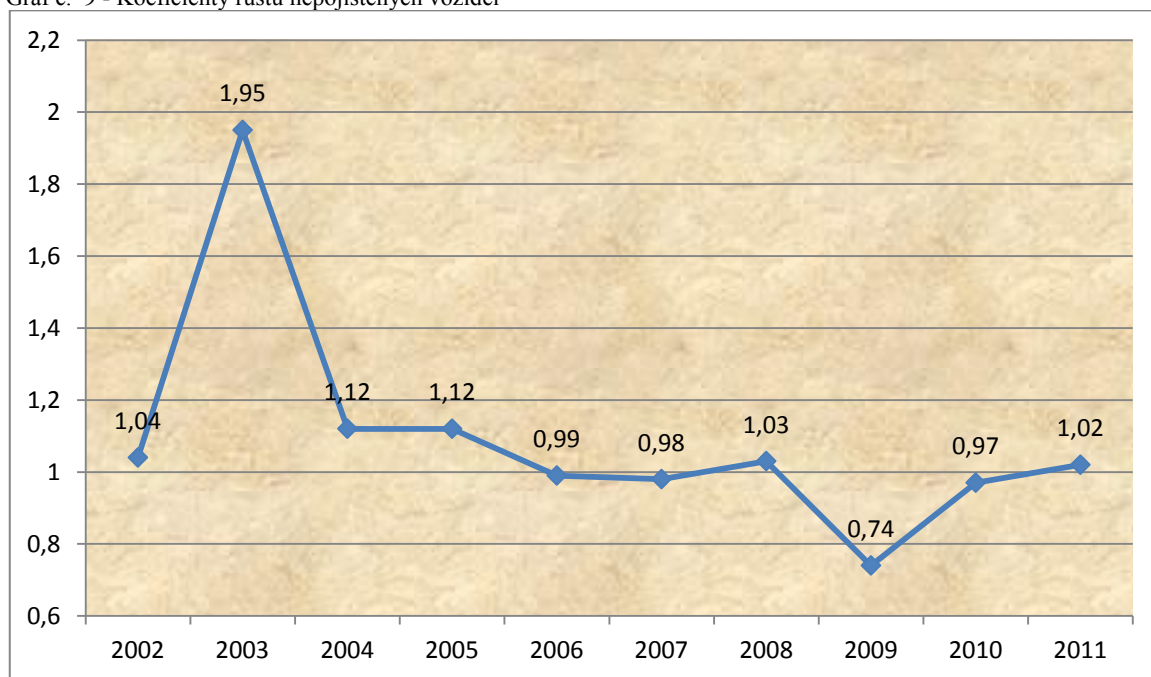
Graf č. 8 - Bazické indexy vývoje v počtu nepojištěných vozidel za období 2001 - 2011



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Nejvyšší hodnota meziročního tempa růstu je vykazována v roce 2003, kdy dochází k nárůstu o 95 % (graf č. 9). Hodnotu nejnižší vyazuje opět rok 2009, kdy koeficient růstu činí 0,74. Tzn., že roční pokles počtu nepojištěných vozidel dosahuje 26 %, což je velice příznivé. Za celé sledované období průměrný koeficient růstu činil 10 %.

Graf č. 9 - Koeficienty růstu nepojištěných vozidel

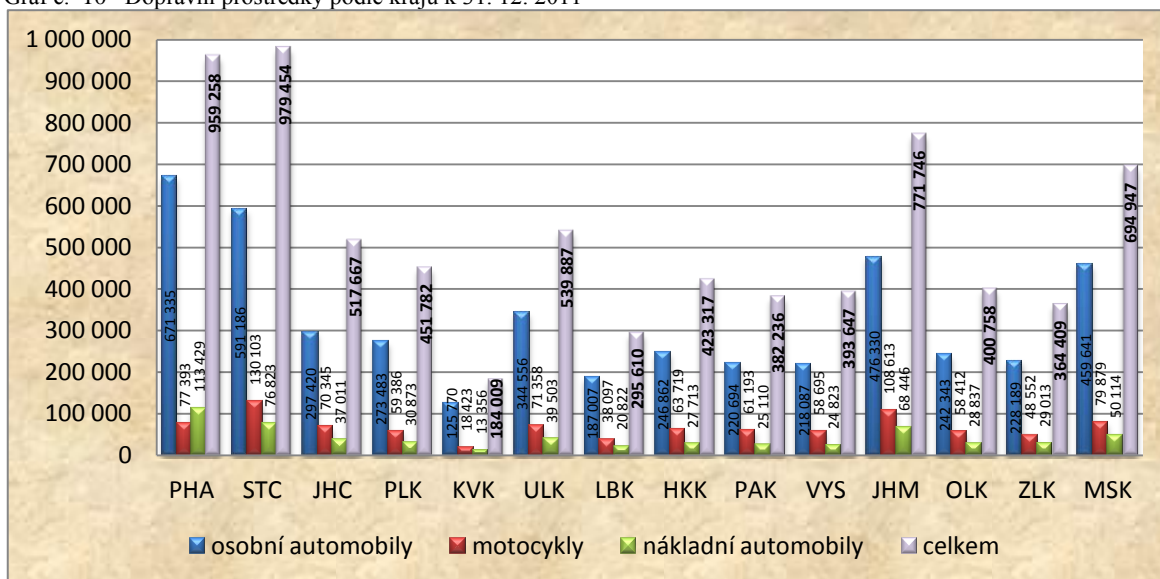


Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

5.2.3 Počet registrovaných vozidel od roku 2000 - 2011

Evidence všech registrovaných vozidel v České republice je vedena Centrálním registrem vozidel. Vozidla jsou tříděna dle různých parametrů, např. podle značky vozidla, typu, druhu, výkonu, roku výroby, obsahu, barvy. Vývoj v jednotlivých kategoriích vozidel zobrazuje graf č. 10, který segmentuje registrovaná vozidla dle jednotlivých krajů k 31. 12. 2011. Z grafu lze vyčíst, že nejvíce registrovaných vozidel je ve Středočeském kraji (979 454), dále následuje hl. město Praha (959 258) a na místě třetím je Jihomoravský kraj (771 746). Nejméně registrovaných vozidel vyazuje kraj Karlovarský (184 009).

Graf č. 10 - Dopravní prostředky podle krajů k 31. 12. 2011



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat Centrálního registru vozidel

Tabulka č. 9 udává celkový počet registrovaných vozidel za období 2000 - 2011. Hodnota první diference v roce 2007 se vykazuje jako nejvyšší - počet registrovaných vozidel se v porovnání s rokem 2006 zvýšil o 316 015 a jeho hodnota činila 6 788 165 vozidel, zatímco v roce 2006 to bylo 6 472 150 vozidel. Nejnižší hodnota první diference byla v roce 2009, počet registrovaných vozidel se zvýšil pouze o 38 178 oproti roku 2008. V roce 2009 bylo registrováno v Centrálním registru vozidel 7 119 323 vozidel. Tento výrazný pokles lze přisuzovat důsledkům celosvětové ekonomické krize, ke které došlo v roce 2008. Tato situace měla proto vliv i na pořízení nových vozidel.

Tabulka č. 9 - Vývoj počtu registrovaných vozidel za období 2000 - 2011

Rok	Počet registrovaných vozidel	d_{li}	k_i	b_i
2000	5 447 476	-	-	1,00
2001	5 580 151	132 675	1,02	1,02
2002	5 740 823	160 672	1,03	1,05
2003	5 829 249	88 426	1,02	1,07
2004	5 997 306	168 057	1,03	1,10
2005	6 231 601	234 295	1,04	1,14
2006	6 472 150	240 549	1,04	1,19
2007	6 788 165	316 015	1,05	1,25
2008	7 081 145	292 980	1,04	1,30
2009	7 119 323	38 178	1,01	1,31
2010	7 221 943	102 620	1,01	1,33
2011	7 358 727	136 784	1,02	1,35
Průměr	-	173 750	1.03	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat Centrálního registru vozidel

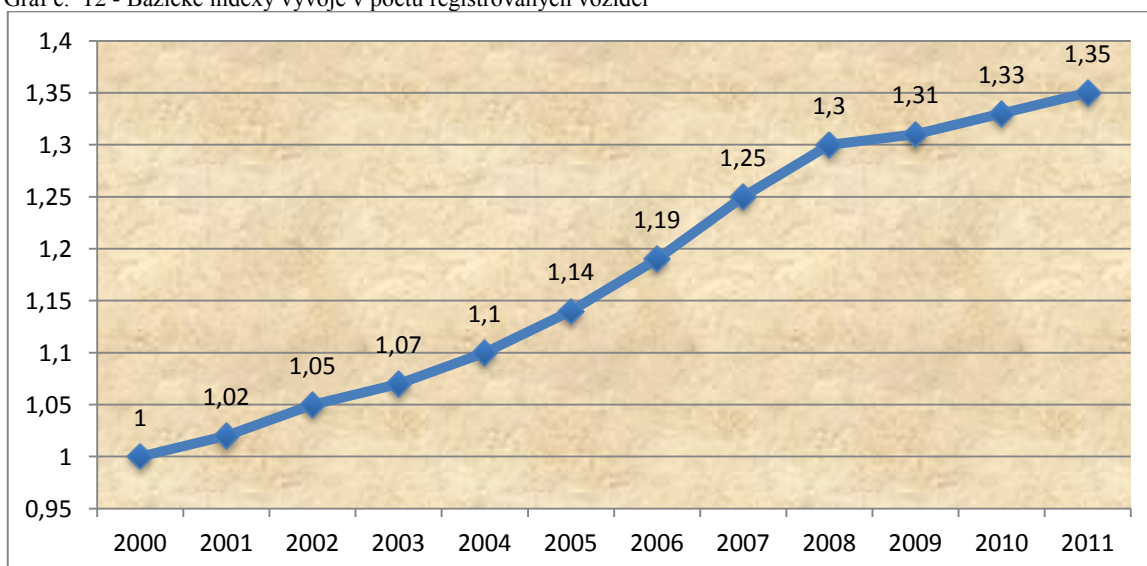
Z grafu č. 11, který následuje níže, je patrný každoroční růst v počtu nově registrovaných vozidel. Zatímco v roce 2000 činil počet registrovaných vozidel 5 447 476, v roce 2011 to bylo již 7 358 727 vozidel, což je nárůst o téměř 2 miliony vozidel za uvedené období.

Graf č. 11 - Počet registrovaných vozidel za období 2000 - 2011



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat Centrálního registru vozidel

Graf č. 12 - Bazické indexy vývoje v počtu registrovaných vozidel

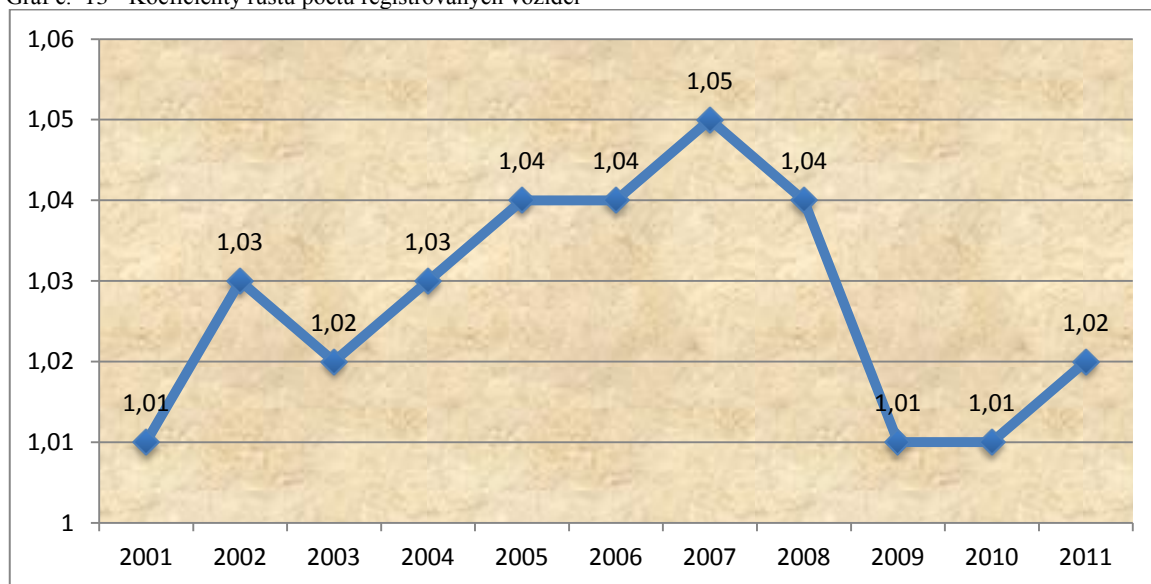


Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat Centrálního registru vozidel

Dle bazických indexů, které zobrazuje graf č. 12, lze konstatovat, že v celém sledovaném období má křivka stoupající tendenci. V roce 2011 bylo dosaženo nejvyšší hodnoty ($b_i = 1,35$), kdy počet všech registrovaných vozidel činil 7 358 727 a růst byl 35 procentních bodů ve srovnání s rokem 2000. Nejnižší hodnota byla v roce 2000 ($b_i = 1$), kdy počet pojištěných vozidel činil 5 447 476.

Pro sledované období, jak je patrné z tabulky č. 9, byl vypočten koeficient růstu ve výši 1,03, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu růstu počtu registrovaných vozidel ve výši 3 %. Z grafu č. 13 je zřejmé, že nejvyššího růstu bylo dosaženo v roce 2007, kdy koeficient dosáhl hodnoty 1,05. Došlo tedy oproti předchozímu roku 2006 k navýšení počtu vozidel o 5 procentních bodů. Od roku 2003 až do roku 2007 vykazuje křivka vzestupnou tendenci s tím, že v roce 2005 a 2006 bylo dosaženo stejného koeficientu růstu (1,04). V roce 2008 došlo ke snížení tempa růstu na hodnotu 1,04 a tento trend pokračoval i v roce 2009 (1,01).

Graf č. 13 - Koeficienty růstu počtu registrovaných vozidel



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat Centrálního registru vozidel

5.3 Analýza škodných událostí

5.3.1 Počet nově evidovaných škodných událostí

Počet nově evidovaných škodných událostí v období 2000 - 2011 znázorňuje tabulka č. 10. Jak je z níže uvedené tabulky vidět, nejvíce škodných událostí bylo evidováno v roce 2008, konkrétně 17 116. Podle hodnoty první diference došlo k nárůstu o 1 034 nových škod oproti předchozímu období. Škodných událostí, způsobených provozem vozidla, vzniklo v roce 2008 výrazně více vlivem nepříznivých podmínek v zimním období. V roce 2009 došlo k největšímu poklesu nově evidovaných škodných událostí, rozdíl činil 2 367 a ohlášeno bylo 14 749 škodných událostí. Rok 2009 lze charakterizovat jako přelomový rok, neboť především přijetím novely zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, došlo ke snížení nepojištěných vozidel a tudíž i škodných událostí.

Tabulka č. 10 - Nově evidované škodné události za období 2000 - 2011

Rok	Počet škodných událostí	d_{1i}	k_i	b_i
2000	7 772	-	-	1,00
2001	13 582	5 810	1,75	1,75
2002	12 217	- 1 365	0,90	1,57
2003	13 554	1 337	1,11	1,74
2004	14 807	1 253	1,09	1,91
2005	14 975	168	1,01	1,93
2006	15 343	368	1,02	1,97
2007	16 082	739	1,05	2,07
2008	17 116	1 034	1,06	2,20
2009	14 749	- 2 367	0,86	1,90
2010	13 905	- 844	0,94	1,79
2011	14048	143	1,01	1,81
Průměr	-	570	1,07	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

V grafu č. 14 je zobrazen vývoj evidovaných škodných událostí, který měl kolísavou tendenci. Již na první pohled je zřejmé, že počet škod z roku 2000, který činil 7 772, byl nejnižší a v dalších letech se v podstatě navyšoval. K největšímu rozdílu oproti období předcházejícímu došlo v roce 2001, rozdíl činil 5 810 a počet škodných událostí se dostal na hodnotu 13 582.

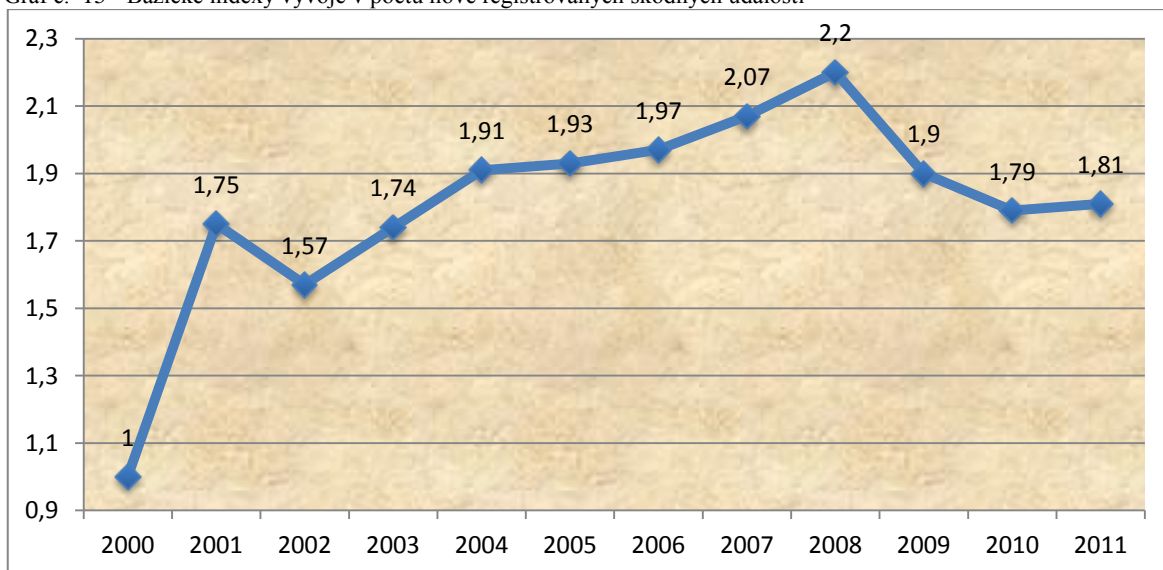
Graf č. 14 - Nově evidované škodné události



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Dle bazických indexů (graf č. 15) lze konstatovat, že v období od roku 2002 - 2008 má křivka stoupající tendenci a od roku 2009 trvale klesá. V roce 2008 bylo dosaženo nejvyšší hodnoty ($b_i = 2,2$), kdy počet registrovaných událostí činil 17 116 a růst byl 120 % v porovnání s rokem 2000 ($b_i = 1$). Nejnižší hodnota byla v roce 2000 ($b_i = 1$). Za celé sledované období došlo k nárůstu škodných událostí o 81 %.

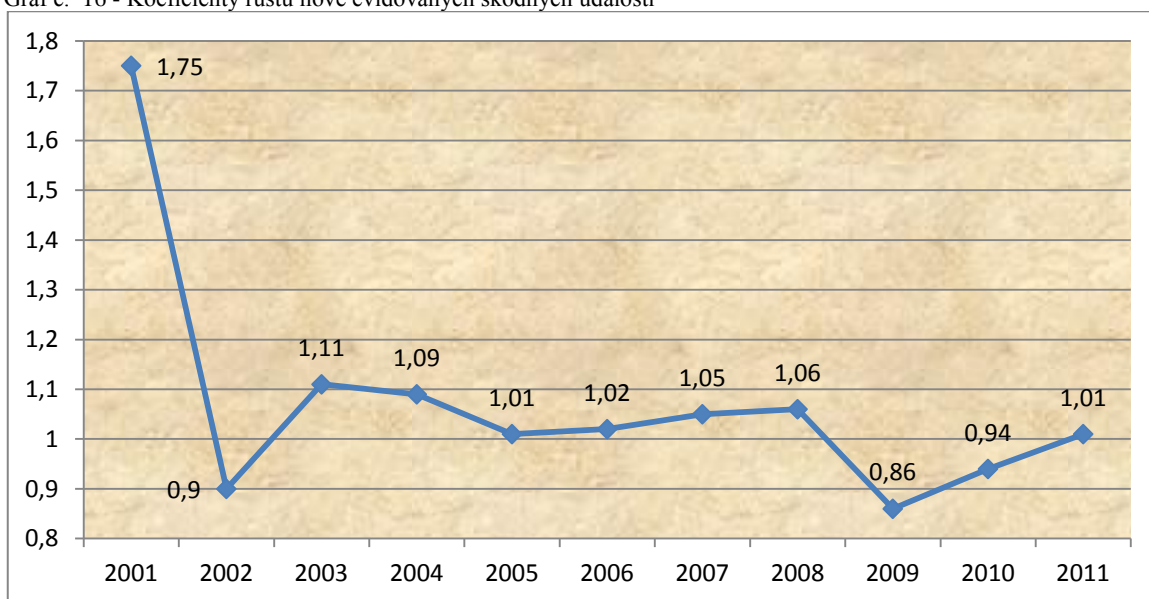
Graf č. 15 - Bazické indexy vývoje v počtu nově registrovaných škodných událostí



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Pro sledované období byl vypočten koeficient růstu (tabulka č. 10) ve výši 1,07, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu růstu nově evidovaných škodných událostí ve výši 7 procentních bodů. Z grafu č. 16 je patrné, že nejvyššího růstu bylo dosaženo v roce 2001, kdy koeficient dosáhl hodnoty 1,75. Oproti předchozímu období došlo tedy k navýšení počtu škod o 75 %. V následujícím roce 2002 se počet škodných událostí snížil o 10 procentních bodů ve srovnání s předchozím rokem, konkrétně o 1 365.

Graf č. 16 - Koeficienty růstu nově evidovaných škodných událostí



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

5.3.2 Počet nepojištěných škod

Nepojištěnou škodou rozumíme škodu, která byla způsobena vozidlem bez povinného ručení.

Průměrné plnění z Garančního fondu za nepojištěnou škodu v roce 2009 činilo 70 990 Kč, což v porovnání s rokem 2008 představuje nárůst o cca 15 %. Hlavním důvodem nárůstu je především vysoký podíl závažných škod na zdraví, které velmi výrazně zvyšují závazky Garančního fondu.⁹

⁹ <http://www.hasicskapojistovna.cz/novinky/nepojistenych-skod-loni-vyrazne-ubylo/>

Nejvyšší nepojištěná škoda řešená ČKP v roce 2009 vznikla při nehodě na Liberecku, kdy se vozidlo převrátilo na střechem a dopadlo na spolujezdce, který při nehodě vypadl z automobilu. Škoda na jeho zdraví se vyšplhala k závažným 32 352 447 Kč. Pro srovnání - cena zákonného pojištění pro dané vozidlo a v daném roce činila cca 8 000 Kč.¹⁰

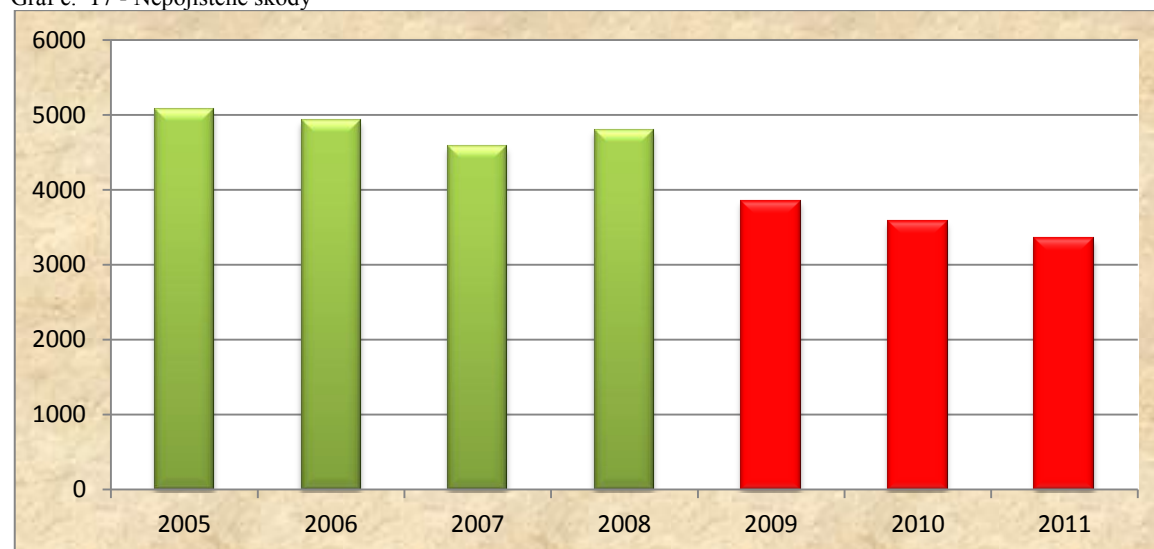
Tabulka č. 11 a graf č. 17 znázorňují vývoj nepojištěných škod za období roku 2005 - 2011. Za celé sledované období docházelo k poklesu počtu škod. Výjimkou je pouze rok 2008, ve kterém došlo k mírnému navýšení o 216 škod oproti předchozímu období. Z grafu č. 17 je patrné, že novela zákona platná od roku 2009 měla příznivý vliv na vývoj nepojištěných škod.

Tabulka č. 11 - Vývoj počtu nepojištěných škod za období 2005 - 2011

Rok	Počet nepojištěných škod	d_{ii}	k_i	b_i
2005	5 061	-	-	1,00
2006	4 926	-135	0,97	0,97
2007	4 580	- 346	0,93	0,90
2008	4 796	216	1,05	0,95
2009	3 849	- 947	0,80	0,76
2010	3 578	- 271	0,93	0,71
2011	3 345	- 233	0,93	0,66
Průměr	-	- 286	0,94	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Graf č. 17 - Nepojištěné škody



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

¹⁰ <http://www.hasicskapojistovna.cz/novinky/nepojistenych-skod-loni-vyrazne-ubylo/>

Hodnota první diference v roce 2008 byla 216 škod (tabulka č. 11), což je nejvyšší hodnota, které je za sledované období v této časové řadě dosaženo. Naproti tomu nejnižší hodnoty bylo dosaženo v roce 2009, kdy počet nepojištěných škod klesl o 947.

Dle bazických indexů zobrazených v grafu č. 18, lze říci, že od roku 2005 - 2007 má křivka klesající charakter. K nepatrnému zvýšení došlo v roce 2008 ($b_i = 0,95$) a v období 2009 - 2011 křivka opět klesá. V roce 2011 bylo dosaženo nejnižší hodnoty ($b_i = 0,66$), kdy počet nepojištěných škod byl 3 345 a pokles činil 34 % ve srovnání s rokem 2005. Tento trend je velmi příznivý a lze jen doufat, že bude pokračovat i v budoucnu.

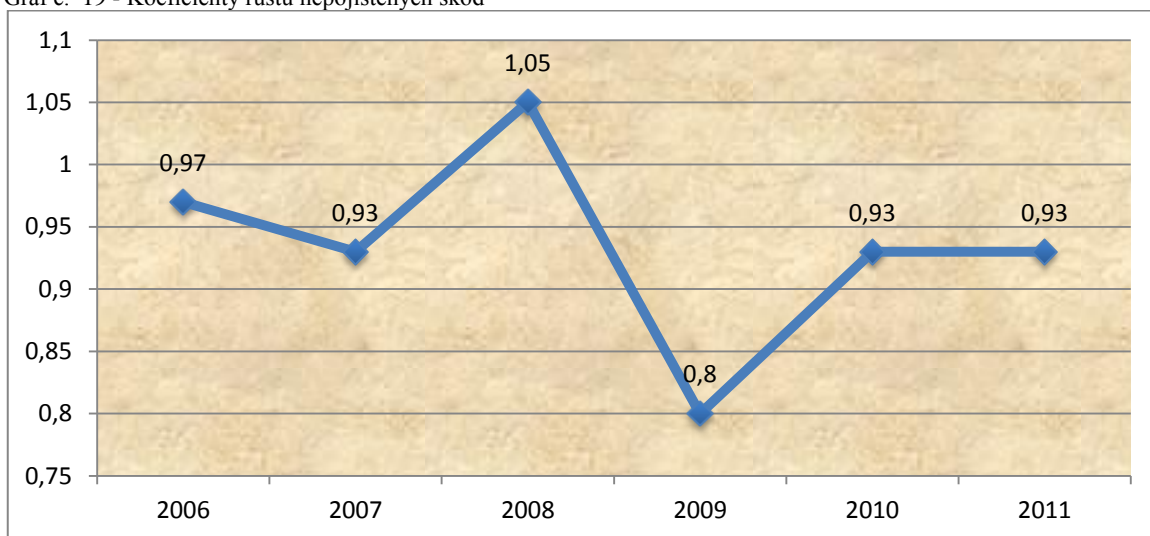
Graf č. 18 - Bazické indexy vývoje v počtu nepojištěných škod



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Pro sledované období, jak je patrné z tabulky č. 11, byl vypočten průměrný koeficient růstu ve výši 0,94, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu poklesu počtu nepojištěných škod ve výši 6 procentních bodů. Z grafu č. 19 je zřejmé, že nejvyššího růstu bylo dosaženo v roce 2008, kdy koeficient dosáhl hodnoty 1,05. Došlo tedy oproti předchozímu roku 2007 k navýšení počtu nepojištěných škod o 5 %. V roce 2009 činil koeficient růstu 0,8, což značí významné snížení počtu nepojištěných škod, a to o celých 20 procentních bodů vzhledem k předcházejícímu období.

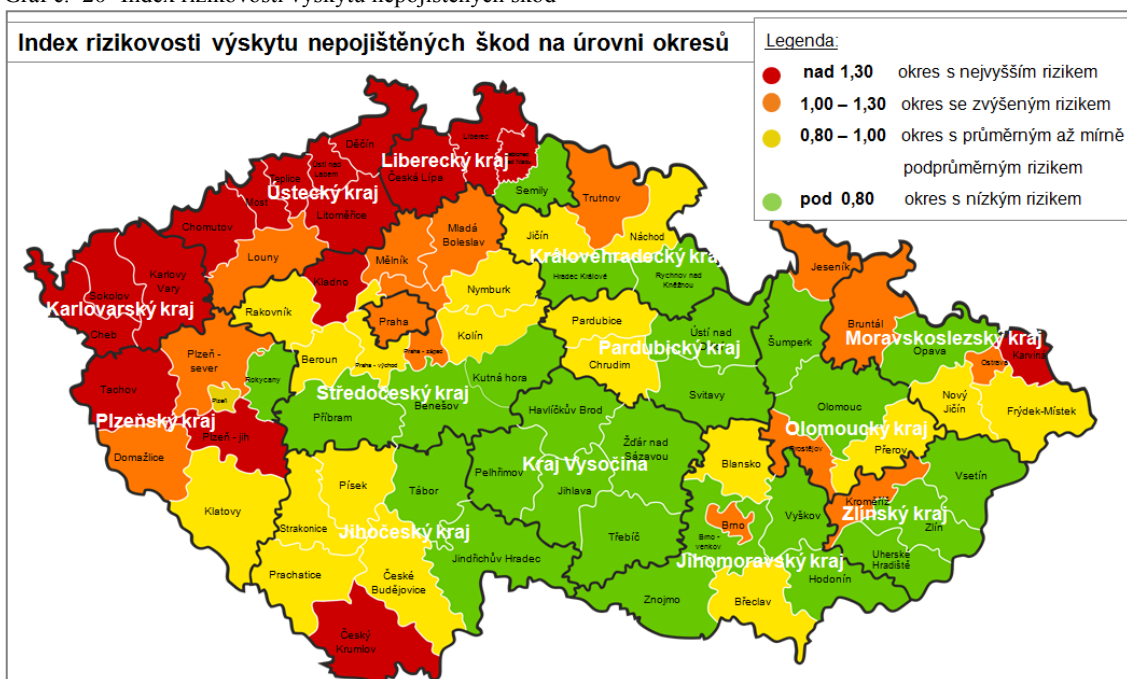
Graf č. 19 - Koefficienty růstu nepojištěných škod



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Snižovat počty nepojištěných vozidel a tak docílit poklesu počtu škod způsobených vozidly bez zákonného pojištění - to je cílem ČKP. Proto se zabývá různými analýzami, na základě kterých vytváří další postupy v boji s neplatiči. V analýzách se nezabývá jen absolutními počty nepojištěných vozidel, ale dává do poměru celkové počty registrovaných vozidel v jednotlivých regionech s počty nepojištěných škod (graf č. 20).

Graf č. 20- Index rizikovosti výskytu nepojištěných škod



Zdroj: ČKP

Z grafu č. 20, který vyjadřuje index rizikovosti výskytu nepojištěných škod, je zřejmé, že nejhoršími kraji jsou kraj Karlovarský, Ústecký a Liberecký. Uvedené kraje jsou nejhorší jak z hlediska výskytu nepojištěných vozidel, tak z hlediska výskytu nepojištěných škod. Kraj Vysočina a Zlínský kraj si vedou naopak nejlépe a řadíme je mezi kraje s nízkým rizikem. Motoristé si často vůbec neuvědomují, že případnou škodu, kterou za ně ČKP uhradí z Garančního fondu, po nich následně vymáhá.

Jak říká Jakub Hradec, výkonný ředitel ČKP: „Inkasováním příspěvku nepojištěných zvyšujeme finanční participaci nepojištěných motoristů na financování garančního fondu, z kterého jsou vyplácena plnění poškozeným při nehodách způsobených nepojištěným vozidlem. Díky tomu se příspěvky členských pojišťoven do Garančního fondu ČKP, a tedy i řádně pojištěných klientů, postupně snížily - pro rok 2011 až na nulu!“ [19]

5.4 Analýza pojistného plnění z Garančního fondu

Vývoj vyplaceného pojistného plnění z Garančního fondu v období 2000 – 2011 znázorňuje tabulka č. 12. Největší nárůst, dle hodnoty první diference, byl zaznamenán v roce 2005, kdy došlo k navýšení o 75 888 tis. Kč. Největší pokles byl zaznamenán v roce 2010, konkrétně o 49 895 tis. Kč. Na tento pokles měly vliv změny související se zavedením novely zákona o povinnosti platit sankční příspěvek za nepojištěné vozidlo.

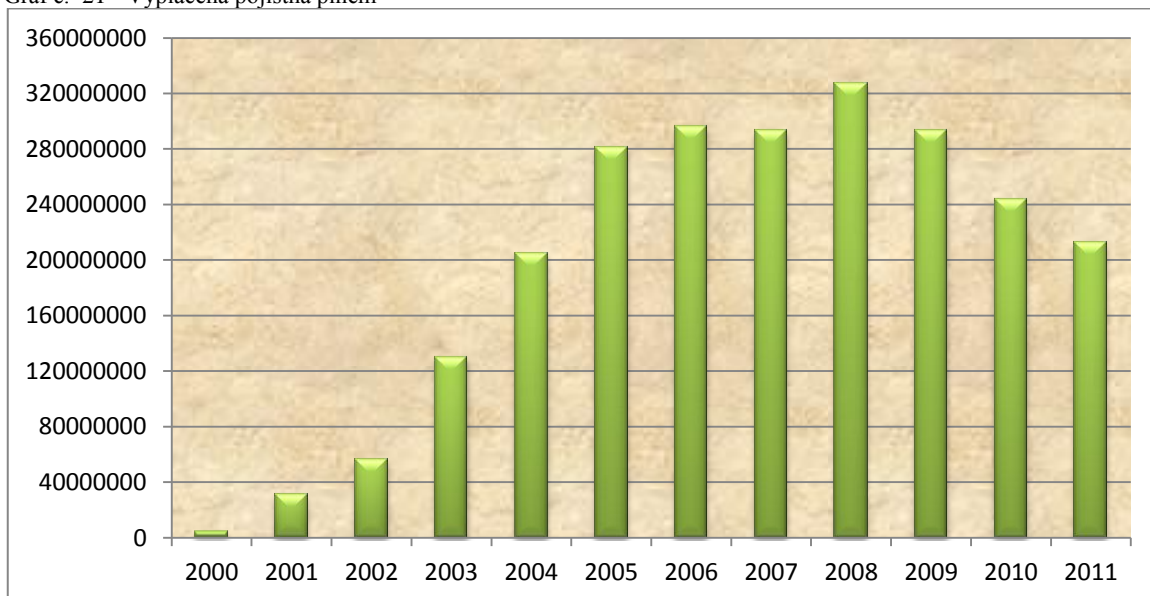
Tabulka č. 12 - Vyplacená pojistná plnění za období 2000 - 2011

Rok	Vyplacená plnění v Kč	d_{ii}	k_i	b_i
2000	4 240 000	-	-	1,00
2001	31 385 000	27 145 000	7,40	7,40
2002	56 175 000	24 790 000	1,79	13,25
2003	130 587 000	74 412 000	2,32	30,80
2004	205 025 000	74 438 000	1,57	48,36
2005	280 913 000	75 888 000	1,37	66,25
2006	296 512 000	15 599 000	1,06	69,18
2007	293 316 000	- 3 196 000	0,99	69,18
2008	327 358 000	34 042 000	1,12	77,21
2009	293 446 000	- 33 912 000	0,90	69,21
2010	243 551 000	- 49 895 000	0,83	57,44
2011	212 587 000	- 30 964	0,87	50,14
Průměr	-	21 752 731	1,84	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

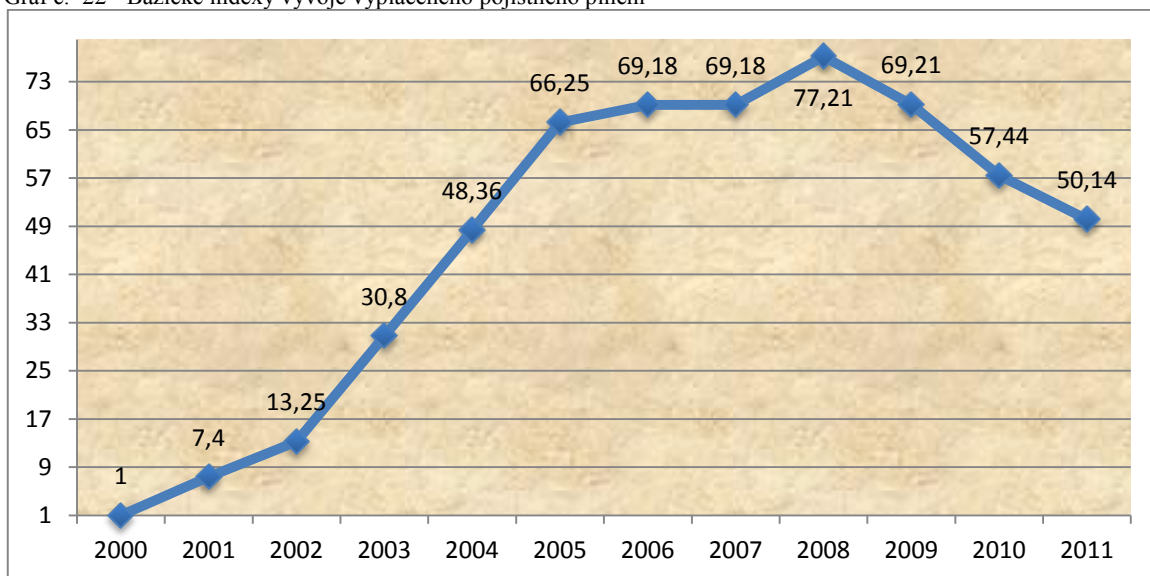
Z grafu č. 21, který následuje níže, je patrný každoroční růst v letech 2000 - 2006 v počtu vyplaceného pojistného plnění. V roce 2007 došlo k mírnému snížení (o 3 196 tis. Kč.), v roce 2008 pojistné plnění opět vzrostlo (o 34 042 tis. Kč) a od roku 2009 - 2011 měla křivka klesající trend. Zatímco v roce 2000 činila výše vyplaceného plnění pouhých 4 240 tis. Kč, v roce 2008 dosáhla částka již 327 358 tis. Kč.

Graf č. 21 - Vyplacená pojistná plnění



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

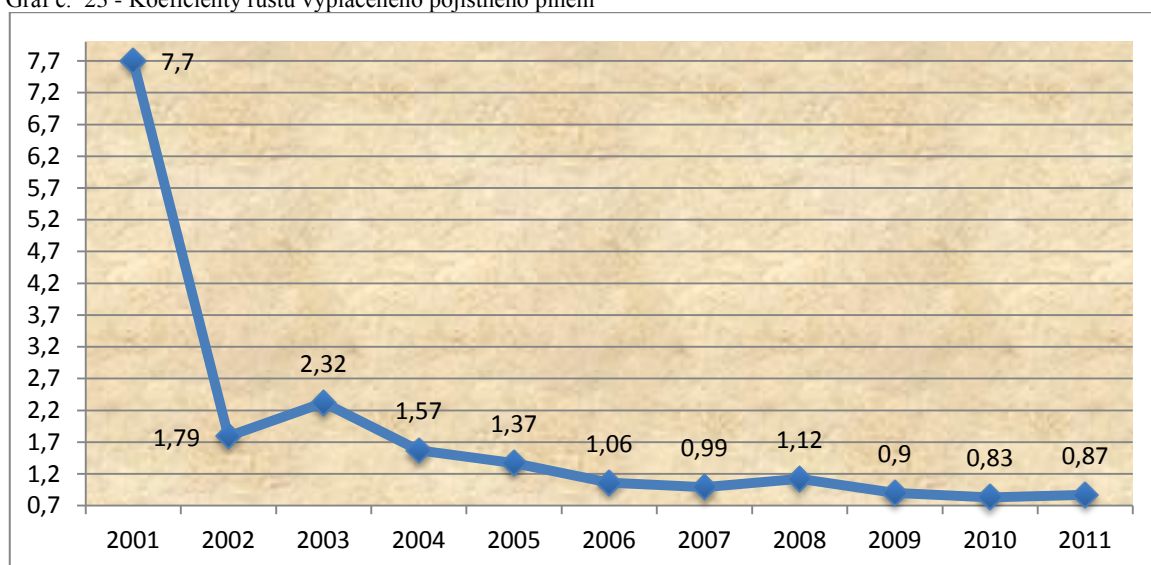
Graf č. 22 - Bazické indexy vývoje vyplaceného pojistného plnění



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Z porovnání bazických indexů (graf č. 22) lze zjistit, že objem vyplaceného pojistného plnění z Garančního fondu strmě stoupal a v roce 2008 dosáhl nejvyšší hodnoty ($b_i = 77,21$). Klesající trend můžeme pozorovat od roku 2009 ($b_i = 69,21$). Za celé sledované období došlo k nárůstu vyplaceného pojistného plnění o 4 914 %.

Graf č. 23 - Koeficienty růstu vyplaceného pojistného plnění



Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Pro sledované období (tabulka č. 23), byl vypočten průměrný koeficient růstu ve výši 1,84, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu nárůstu objemu vyplaceného plnění ve výši 84 %. Z grafu č. 23 je patrné, že nejvyššího poklesu bylo dosaženo v roce 2010, kdy hodnota koeficientu činila 0,83. Došlo tedy oproti předchozímu roku 2009 ke snížení vyplaceného plnění o 17 %.

5.5 Vymáhání pohledávek ČKP

5.5.1 Inkaso regresních pohledávek

Podle § 24 odst. 7 zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, má ČKP právo postihu vůči každému, kdo odpovídá za způsobenou škodu a za koho plnila. Po výplatě plnění z Garančního fondu poškozenému uplatňuje ČKP vyplacenou částku po nepojištěném viníkovi. V případě, že ve stanovené lhůtě nepojištěná osoba vzniklou dlužnou částku neuhradí nebo neuzavře s ČKP dohodu o splácení, předává ČKP případ k

externímu vymáhání (zejména inkasním společnostem, které se na vymáhání pohledávek specializují). Někteří dlužníci zaplatí dlužnou částku až na základě pravomocného soudního rozhodnutí. Tím si ale dluh zbytečně navyšují, neboť pak musí uhradit i veškeré náklady soudního sporu. Pokud ani pak není dlužná částka uhrazena, je vymáhání řešeno exekucí.

Tabulka č. 13 - Regresní pohledávky za období 2009 - 2011

Rok	Výše regresní pohledávky v Kč	d_{1i}	k_i	b_i
2009	31 420 000	-	-	1,00
2010	132 800 000	101 380 000	4,23	4,23
2011	99 000 000	- 33 800 000	0,75	3,15
Průměr	-	33 790 000	2,49	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Vývoj regresních pohledávek za období 2009 - 2011 znázorňuje tabulka č. 13. Jak je z výše uvedené tabulky vidět, nejvyšší objem pohledávek byl evidován v roce 2010, konkrétně 132 800 tis. Kč. Podle hodnoty první difference došlo k nárůstu o 101 380 tis. Kč vzhledem k předchozímu období a koeficient růstu činil 4,23. Průměrný koeficient růstu za sledované období dosáhl hodnoty 2,49, což znamená, že objem regresních pohledávek vzrostl každoročně v průměru o 149 %.

Dle bazických indexů lze říci, že v roce 2010 bylo dosaženo nejvyšší hodnoty ($b_i = 4,23$), kdy objem regresních pohledávek dosáhl více než čtyřnásobku hodnoty roku 2009.

5.5.2 Odeslané výzvy k úhradě

Ještě v roce 2008 bylo v České republice nepojištěné každé deváté vozidlo. I přesto, že roční pokles počtu nepojištěných vozidel dosahuje 26 % (kapitola 5.2.2), stále se na silnicích pohybuje značná skupina těch, kteří povinné ručení sjednáno nemají či ho neplatí a domnívají se, že se na ně nepříjde. K viditelnému klesajícímu trendu došlo v roce 2009. ČKP inkasovala do Garančního fondu v období 2009 - 2010 od neplatičů povinného ručení 260 786 512 Kč. V současné době má ČKP dostatek nástrojů k tomu, aby nepojištěná

vozidla mohla identifikovat a nezodpovědné vlastníky vozidel obeslat výzvou k zaplacení sankčního příspěvku do Garančního fondu.

Výše sankčních příspěvků:

- průměrná výše pojistného u žalovaných příspěvků činí 755 Kč,
- průměrná výše příspěvku do Garančního fondu u žalovaných případů činí 2 560 Kč,
- průměrná výše žalované částky včetně nákladů soudního řízení činí 10 780 Kč.

Postup uplatnění příspěvku nepojištěných do Garančního fondu (dle zákona):

- 1) **Zjištění nepojištěného vozidla a období, po které bylo nepojištěno** = § 24c odst. 1 a 3 → § 15/3 zákona č. 168/1999
- 2) **Výpočet příspěvku** = počet dní nepojištění x denní sazba + náklady na uplatnění příspěvku = § 24c odst. 2
- 3) **Písemná výzva k úhradě** = § 24c odst. 4
- lhůta k prokázání, že adresát není povinen příspěvek hradit (například existence pojištění daného vozidla)
- 4) **Upomínka** = dobrovolný vstřícný krok ČKP vůči dlužníkům
- 5) **Vymáhání** - ČKP předává pohledávku inkasní společnosti
- 6) **Pokud stále neuhrzeno** - následuje soud či exekuce. [20]

Tabulka č. 14 - Odeslané výzvy příspěvku nepojištěných za období 2009 - 2011

Rok	Počet výzev	d_{1i}	k_i	b_i
2009	133 000	-	-	1,00
2010	189 522	56 522	1,42	1,42
2011	409 700	220 178	2,16	3,08
Průměr	-	138 350	1,79	-

Zdroj: Vlastní výpočet na základě dat ČKP

Sledovaným ukazatelem v tabulce č. 14 je vývoj počtu odeslaných výzev za období roku 2009 - 2011. Z tabulky je patrné, že za celé období docházelo k růstu počtu odeslaných výzev. V roce 2009, který byl rokem výchozím, bylo odesláno 133 tis. výzev.

Podle hodnoty první diference se v následujícím roce počet odeslaných výzev zvýšil o 56 522 - odesláno bylo 189 522 výzev, což je o 42 % více. V roce 2011 bylo odesláno 409 700 výzev, tj. o 208 % více v porovnání s rokem bazickým. Průměrný koeficient růstu dosáhl hodnoty 1,79, což znamená, že počet výzev každoročně vzrostl o 79 procentních bodů. Můžeme konstatovat, že v provedených statistikách se pozitivně promítlo zpřísnění sankcí, které ČKP uplatňuje proti neplatičům povinného ručení (kapitola 4.2.2).

5.6 Zhodnocení výsledků a doporučení

Z provedené analýzy vyplývá, že přijetím novely zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, došlo k několika zásadním změnám - snížil se počet nepojištěných vozidel a počet škodných událostí, došlo k výraznému růstu v počtu vyřazených vozidel, snížily se příspěvky členských pojišťoven do Garančního fondu. K viditelnému klesajícímu trendu došlo hned v prvním roce účinnosti novely zákona, kdy počet nepojištěných vozidel klesl o 208 858 a snížil se tak na hodnotu 608 974 (kapitola 5.2.2). V následujícím roce 2010 byl klesající trend zachován, pokles činil 20 110 vozidel. V prosinci roku 2008 bylo z registru vozidel trvale vyřazeno 65 tisíc vozidel, což je o 548 % více než ve stejném období roku 2007. Pozitivní změna v chování motoristů je důsledkem informační kampaně, kterou ČKP realizovala od poloviny října roku 2008.

Ve sledovaném období 2001 - 2011 vzrostl počet pojištěných vozidel o 29 procentních bodů (kapitola 5.2.1). V roce 2001 činil celkový počet pojištěných vozidel 5 256 909, zatímco o deset let později to bylo již 6 759 128 vozidel. Tato situace je příznivá a lze jen doufat, že vzrůstající tendence bude i nadále pokračovat. Na růstu počtu pojištěných vozidel nemá vliv pouze zavedení novely zákona, ale také pořízení nových vozidel, která jsou registrována v Centrálním registru vozidel.

Doporučením všem nepojištěným motoristům je, aby nehazardovali a svá vozidla si pojistili. Pokud by s nepojištěným vozidlem způsobili dopravní nehodu, museli by škodu následně uhradit z vlastních prostředků. V případě hmotné škody jde cca o desítky či stovky tisíc korun, pokud by ovšem došlo ke škodě na zdraví, pak výše takové škody může

činit až několik miliónů. Vozidlo, které je neprovozované, je třeba nechat vyřadit z registru vozidel. Jen tak se lze vyhnout placení povinného ručení.

V roce 2009 došlo k výraznému poklesu příspěvků členských pojišťoven ve srovnání s předcházejícími lety. Oproti roku 2008 se výše členských příspěvků snížila o 293 mil. Kč a měla klesající tendenci i v dalších letech (kapitola 5.1.1). V roce 2011 se podařilo dosáhnout stavu, kdy je Garanční fond zcela financován z příspěvků nepojištěných a na řidiče, kteří jezdí bez povinného ručení, již nedoplácí poctiví motoristé. Před novelou zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, se do Garančního fondu dařilo vracet od viníků nepojištěných škod pouze cca 30 % finančních prostředků vyplacených poškozeným. V roce 2009 zaplatili majitelé nepojištěných vozidel na příspěvcích do Garančního fondu částku 92 048 tis. Kč (kapitola 5.1.2). Celková částka vybraného příspěvku od neplatičů za období 2009 - 2011 činí 743 554 tis. Kč.

V této oblasti lze všem nepojištěným motoristům doporučit, aby v případě, že obdrží od ČKP výzvu k uhrazení příspěvku, tak učinili co nejdříve, nejpozději však v zákonné 30ti denní lhůtě. Pokud se domnívají, že jim výzva byla zaslána neoprávněně, je třeba ČKP doložit, že vozidlo nebylo provozováno v rozporu se zákonem. V případě, že tak neučiní, vystavují se případným sankcím ze strany ČKP, které mohou činit až několik tisíc Kč (kapitola 5.5.2).

V oblasti nově evidovaných škodných událostí došlo v roce 2009 k výraznému poklesu, rozdíl oproti roku 2008 činil 2 367 a ohlášeno bylo 14 749 škodných událostí. Rok 2009 lze charakterizovat jako přelomový, neboť především přijetím novely zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, došlo ke snížení nepojištěných vozidel a tudíž i škodných událostí. Příznivý trend je i ve výši nepojištěných škod. Koeficient růstu za celé sledované období činil 0,94, tzn. že došlo k průměrnému meziročnímu poklesu počtu nepojištěných škod ve výši 6 procentních bodů. Z hlediska výskytu nepojištěných vozidel, tak z hlediska výskytu nepojištěných škod jsou nejhoršími kraji kraj Karlovarský, Ústecký a Liberecký. Jedním z doporučení je věnovat těmto rizikovým oblastem zvýšenou prevenci, např. prostřednictvím médií.

6 Závěr

Předmětem diplomové práce byla analýza činnosti Garančního fondu České kanceláře pojistitelů. V části teoretické bylo vycházeno z odborných pramenů a byly zde vysvětleny základní pojmy související s Českou kanceláří pojistitelů, resp. Garančním fondem. Organizace byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dne 30. července 1999 jako profesní organizace pojistitelů. Praktická část práce byla zaměřena na celkovou analýzu Garančního fondu. K analýze byly použity údaje z výročních zpráv České kanceláře pojistitelů a Centrálního registru vozidel.

Hlavním cílem diplomové práce byla statistická analýza výše příspěvků do Garančního fondu od členských pojišťoven a od neplatičů a změny po zavedení novely zákona č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, o povinnosti platit sankční příspěvek za nepojištěné vozidlo. Dílčím cílem práce byla analýza počtu vozidel, škodných událostí, pojistného plnění z Garančního fondu a v neposlední řadě také analýza pohledávek České kanceláře pojistitelů. Ze statistických analýz byly použity metody z oblasti časových řad a indexní analýzy.

Na základě provedeného šetření vývoje příspěvků od členských pojišťoven bylo zjištěno, že v roce 2009 došlo k výraznému snížení příspěvků ve srovnání s předchozím obdobím. Výše příspěvků se snížila téměř trojnásobně v porovnání s rokem 2008 a činila 100 mil. Kč. Podle vypočtených bazických indexů bylo dosaženo v roce 2011 nulové hodnoty, což v důsledku znamenalo, že již nebyly inkasovány příspěvky od členských pojišťoven, neboť Garanční fond se stal plně financovaným pouze z příspěvků nepojištěných. Poctiví plátcí pojištění tak přestali doplácet na nezodpovědné řidiče, kteří jezdí bez povinného ručení. Naopak majitelé nepojištěných vozidel přispěli v roce 2009 do Garančního fondu částkou 92 048 tis. Kč. Během tří let (období od 2009 - 2011) se vybraná částka dostala na neuvěřitelných 743 554 tis. Kč.

Vývoj v počtu pojištěných vozidel měl ve sledovaném období vzrůstající charakter, což lze vysledovat z grafů č. 4 - 6. Počet pojištěných vozidel za celé sledované období vzrostl o 29 %. V roce 2001 činil počet pojištěných vozidel dle databáze ČKP 5 256 909,

zatímco o deset let později to bylo již 6 759 128. Vývoj lze hodnotit pozitivně a je nutné zmínit, že se na něm podílí také navyšující se počet nově registrovaných vozidel. Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že nejvíce registrovaných vozidel je ve Středočeském kraji (979 454), nepatrně nižší počet vykazuje hlavní město Praha (959 258). Naproti tomu nejméně registrovaných vozidel, a to 184 009, je evidováno v kraji Karlovarském.

Impulesem k zavedení změny zákona, který umožnil sankcionovat všechny vlastníky provozující nepojištěná vozidla, byl neustále se zvyšující počet nepojištěných vozidel, což je patrné z tabulky č. 8. V roce 2001 činil počet nepojištěných vozidel 323 242, ovšem v roce 2008 to bylo již 817 832 vozidel. K výraznému snížení došlo až se změnou zákona v roce 2009, kdy dle koeficientu růstu došlo k ročnímu poklesu počtu nepojištěných vozidel o 26 procentních bodů. Pokles činil 208 858 vozidel a počet nepojištěných vozidel se snížil na 608 974. Pozitivní růst byl zaznamenán také v oblasti trvale vyřazených vozidel. Během měsíce prosince roku 2008 bylo z registru vozidel trvale vyřazeno 65 tisíc vozidel, což bylo o 548 % více než ve stejném období roku 2007.

V další části práce byly analyzovány škodné události. Hodnoty zpracovaných dat ukazují, že počet nově evidovaných škodných událostí se každým rokem v podstatě navyšoval. Obrat nastal až v roce 2009, kdy bylo ohlášeno 14 749 škodných událostí, což je o 2 367 méně než v roce předchozím. Za celé sledované období došlo k nárůstu škodných událostí o 81 %. Příznivý vývoj byl zaznamenán i ve výši nepojištěných škod. V roce 2009 činil koeficient růstu 0,8, což značí snížení počtu nepojištěných škod o celých 20 % vzhledem k předcházejícímu období. Dle indexu rizikovosti výskytu nepojištěných škod je zřejmé, že nejhorší je oblast severních Čech (kraj Karlovarský, Ústecký, Liberecký). Vzhledem k tomu, že právě kraj Ústecký a Karlovarský vykazují v posledních letech nejvyšší míru nezaměstnanosti v České republice, může být právě tento faktor možnou příčinou. Kraj Vysočina a Zlínský kraj si vedou naopak nejlépe a řadíme je mezi kraje s nízkým rizikem.

Hodnocení byl podroben také ukazatel vyplaceného pojistného plnění z Garančního fondu, který v období 2000 - 2008 strmě stoupal a v roce 2008 dosáhl hodnoty nejvyšší

(327 358 tis. Kč). Klesající trend je zřejmý od roku 2009. Průměrný meziroční růst objemu vyplaceného pojistného plnění činil 84 procentních bodů.

Zřízení Garančního fondu, který spravuje Česká kancelář pojistitelů, bylo významným krokem z hlediska ochrany poškozených osob. Analýza všech hodnocených parametrů vypovídá o tom, že se změny zákona, účinné od 1. ledna 2009, dostaly do povědomí občanů a motoristé se začali chovat více zodpovědněji. Dále bylo potvrzeno, že změna pravomocí České kanceláře pojistitelů a zavedení sankčního příspěvku nepojištěných do Garančního fondu měly pozitivní dopad. Došlo tak ke zvýšení finanční participace nepojištěných motoristů na financování Garančního fondu. Změnil se nespravedlivý systém, ve kterém za nepojištěného řidiče, resp. nepojištěné vozidlo přispívali do Garančního fondu poctiví motoristé. Nově nastavený systém byl shledán účinným jak z finančního, tak i z morálního hlediska.

7 Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

- [1] ANDĚL, J.: *Statistické metody*. 4. vydání. Praha, Matfyzpress, 2007, ISBN 978-80-7378-003-6
- [2] BUŠTA, P., PŘIKRYL, V.: *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy*. Praha: Venice Music Production, 2008. ISBN 978-80-902948-6-8
- [3] ČEJKOVÁ, V.: *Pojistný trh*. 1. vydání. Praha, Grada Publishing, 2002, ISBN 80-247-0137-5
- [4] DAŇHEL, J. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vydání. Praha, VŠE, 2000, ISBN 80-245-0306-9
- [5] DUCHÁČKOVÁ, E., DAŇHEL, J.: *Teorie pojistných trhů*. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-7431-015-17
- [6] DUCHÁČKOVÁ, E. *Pojišťovnictví a pojištění*. 1. vydání. Praha, VŠE- Fakulta financí a účetnictví, 2000, ISBN 80-245-0023-X
- [7] DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. aktualizované vydání. Praha, Express, 2009, ISBN 978-80-86929-4
- [8] HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J. *Statistika pro ekonomy*. 8. vydání. Praha, Professional Publishing, 2007, ISBN 978-80-86946-43-6
- [9] HRADEC, M., ZÁRYBNICKÁ, J., KŘIVOHLÁVEK, V. *Pojištění a pojišťovnictví*. 1. vydání. Praha, VŠFS, 2005, ISBN 80- 86754-48-0

Právní předpisy

- [10] Zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, v platném znění

Internetové zdroje

- [11] Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2012-05-09]. Dostupné z WWW: <https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1>.
- [12] Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2012-05-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php>>.
- [13] Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2012-05-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/motoriste/ZelenaKarta/index.php>>.

- [14] Česká kancelář pojistitelů [online]. 2012 [cit. 2012-05-09]. *Tiskové zprávy*. Dostupné z WWW: <http://www.ckp.cz/motoriste/media/Chyby_a_omyly_motoristu_20120221.pdf>.
- [15] Česká kancelář pojistitelů [online]. 19.1.2012 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/napsalionas/napsali-o-ckp-122.pdf>>.
- [16] Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 2012-10-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/home.php>>.
- [17] Česká kancelář pojistitelů [online]. 27.1.2009 [cit. 2012-10-11]. *Tiskové zprávy*. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-09.php>>.
- [18] Česká kancelář pojistitelů [online]. 15.2.2012 [cit. 2012-10-11]. *Tiskové zprávy*. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-41%20.pdf>>.
- [19] Česká kancelář pojistitelů [online]. 25.5.2011 [cit. 2012-10-11]. *Tiskové zprávy*. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-31.pdf>>.
- [20] Česká kancelář pojistitelů [online]. 27.3.2012 [cit. 2012-10-11]. *Tiskové zprávy*. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-42/priloha1.pdf>>.

8 Seznam příloh

Příloha č. 1: Zelená karta

Příloha č. 2: Členské státy Rady kanceláří

Příloha č. 3: Členské státy EHP

Příloha č. 4: Státy stanové prováděcí vyhláškou Ministerstva financí

Příloha č. 5: Chyby a omyly motoristů

Příloha č. 6: Pojistné podmínky hraničního pojištění

Příloha č. 7: Výzva od ČKP

Příloha č. 8: Prokázání neprovozovaného vozidla

Příloha č. 1 - Zelená karta

DUPLIKÁT

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

2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA
ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ
POJIŠTITELŮ, PRAHA

3. **PLATNÁ
VALID**

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
CZ/0034/


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*

7. Značka vozidla
Make of Vehicle

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)
Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)

10. Tato karta byla vydána:
This Card has been issued by:
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.,
Vienna Insurance Group
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
Klientská linka CPP: 841 444 555
www.cpp.cz

11. Podpis za pojistitele
Signature of Insurer


UŽITEČNÉ INFORMACE - Tísňové volání v ČR
112 Univerzální tísňová linka
158 Policie ČR
150 Hasiči
155 Záchranářská služba

V případě dopravní nehody jste povinni sepsat **ZÁZNAMI!**
Policii volejte:
• pokud je někdo zraněn (usmrcen),
• při škodě převyšující na 1 vozidle 100 000,- Kč,
• při škodě nebo zničení pozemní komunikace,
• při škodě na majetku třetí osoby,
• nemůžete-li se shodnout s protistranou na zavěnění (doporučujeme).

Asistenční služba Global Assistance
z České republiky 1220
ze zahraničí +420 1220 nebo +420 266 799 779

* **DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:**
A. OSOBNÍ AUTO E. AUTOBUS
B. MOTOCYKL F. PRÍVĚS / NÁVĚS
C. NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR G. OSTATNÍ
D. KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED

26.06/12

ORIGINÁL

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

2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA
ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ
POJIŠTITELŮ, PRAHA

3. **PLATNÁ
VALID**

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
CZ/0034/


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*

7. Značka vozidla
Make of Vehicle

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)
Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)

10. Tato karta byla vydána:
This Card has been issued by:
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.,
Vienna Insurance Group
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
Klientská linka CPP: 841 444 555
www.cpp.cz

11. Podpis za pojistitele
Signature of Insurer


UŽITEČNÉ INFORMACE - Tísňové volání v ČR
112 Univerzální tísňová linka
158 Policie ČR
150 Hasiči
155 Záchranářská služba

V případě dopravní nehody jste povinni sepsat **ZÁZNAMI!**
Policii volejte:
• pokud je někdo zraněn (usmrcen),
• při škodě převyšující na 1 vozidle 100 000,- Kč,
• při škodě nebo zničení pozemní komunikace,
• při škodě na majetku třetí osoby,
• nemůžete-li se shodnout s protistranou na zavěnění (doporučujeme).

Asistenční služba Global Assistance
z České republiky 1220
ze zahraničí +420 1220 nebo +420 266 799 779

* **DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:**
A. OSOBNÍ AUTO E. AUTOBUS
B. MOTOCYKL F. PRÍVĚS / NÁVĚS
C. NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR G. OSTATNÍ
D. KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED

26.06/12

DUPLIKÁT

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

2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA
ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ
POJIŠTITELŮ, PRAHA

3. **PLATNÁ
VALID**

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
CZ/0034/


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*

7. Značka vozidla
Make of Vehicle

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)
Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)

10. Tato karta byla vydána:
This Card has been issued by:
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.,
Vienna Insurance Group
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
Klientská linka CPP: 841 444 555
www.cpp.cz

11. Podpis za pojistitele
Signature of Insurer


UŽITEČNÉ INFORMACE - Tísňové volání v ČR
112 Univerzální tísňová linka
158 Policie ČR
150 Hasiči
155 Záchranářská služba

V případě dopravní nehody jste povinni sepsat **ZÁZNAMI!**
Policii volejte:
• pokud je někdo zraněn (usmrcen),
• při škodě převyšující na 1 vozidle 100 000,- Kč,
• při škodě nebo zničení pozemní komunikace,
• při škodě na majetku třetí osoby,
• nemůžete-li se shodnout s protistranou na zavěnění (doporučujeme).

Asistenční služba Global Assistance
z České republiky 1220
ze zahraničí +420 1220 nebo +420 266 799 779

* **DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:**
A. OSOBNÍ AUTO E. AUTOBUS
B. MOTOCYKL F. PRÍVĚS / NÁVĚS
C. NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR G. OSTATNÍ
D. KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED

26.06/12

ORIGINÁL

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

2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA
ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ
POJIŠTITELŮ, PRAHA

3. **PLATNÁ
VALID**

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
CZ/0034/


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*

7. Značka vozidla
Make of Vehicle

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)
Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)

10. Tato karta byla vydána:
This Card has been issued by:
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.,
Vienna Insurance Group
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
Klientská linka CPP: 841 444 555
www.cpp.cz

11. Podpis za pojistitele
Signature of Insurer


UŽITEČNÉ INFORMACE - Tísňové volání v ČR
112 Univerzální tísňová linka
158 Policie ČR
150 Hasiči
155 Záchranářská služba

V případě dopravní nehody jste povinni sepsat **ZÁZNAMI!**
Policii volejte:
• pokud je někdo zraněn (usmrcen),
• při škodě převyšující na 1 vozidle 100 000,- Kč,
• při škodě nebo zničení pozemní komunikace,
• při škodě na majetku třetí osoby,
• nemůžete-li se shodnout s protistranou na zavěnění (doporučujeme).

Asistenční služba Global Assistance
z České republiky 1220
ze zahraničí +420 1220 nebo +420 266 799 779

* **DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:**
A. OSOBNÍ AUTO E. AUTOBUS
B. MOTOCYKL F. PRÍVĚS / NÁVĚS
C. NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR G. OSTATNÍ
D. KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED

26.06/12

Příloha č. 2 - Členské státy Rady kanceláří

MPZ	Členské státy Rady kanceláří	Interní pravidla Vztahy založené na zelené kartě	Interní pravidla Vztahy založené na předpokladu existence pojistného krytí
A	Rakousko	ANO	ANO
AL	Albánie	ANO	NE
AND	Andorra	ANO	ANO
B	Belgie	ANO	ANO
BG	Bulharsko	ANO	ANO
BIH	Bosna a Hercegovina	ANO	NE
BY	Bělorusko	ANO	NE
CH	Švýcarsko	ANO	ANO
CY	Kypr	ANO	ANO
D	Německo	ANO	ANO
DK	Dánsko	ANO	ANO
E	Španělsko	ANO	ANO
EST	Estonsko	ANO	ANO
F	Francie	ANO	ANO
FIN	Finsko	ANO	ANO
FL	Lichtenštejnsko	ANO	ANO
GB	Spojené království Velké Británie a Severního Irska	ANO	ANO
GR	Řecko	ANO	ANO
H	Maďarsko	ANO	ANO
HR	Chorvatsko	ANO	ANO
I	Itálie	ANO	ANO
IL	Izrael	ANO	NE
IR	Irán	ANO	NE
IRL	Irsko	ANO	ANO
IS	Island	ANO	ANO
L	Lucembursko	ANO	ANO
LT	Litva	ANO	ANO

LV	Lotyšsko	ANO	ANO
M	Malta	ANO	ANO
MA	Maroko	ANO	NE
MD	Moldavsko	ANO	NE
MC	Monako	ANO	ANO
MK	Makedonie	ANO	NE
MNE	Černá Hora	ANO	NE
N	Norsko	ANO	ANO
NL	Nizozemsko	ANO	ANO
P	Portugalsko	ANO	ANO
PL	Polsko	ANO	ANO
RO	Rumunsko	ANO	ANO
RSM	Republika San Marino	ANO	ANO
RUS	Rusko	ANO	NE
S	Švédsko	ANO	ANO
SCV	Vatikán	ANO	ANO
SK	Slovenská Republika	ANO	ANO
SLO	Slovinsko	ANO	ANO
SRB	Srbská republika	ANO	ANO
TN	Tunisko	ANO	NE
TR	Turecko	ANO	NE
UA	Ukrajina	ANO	NE

Zdroj: ČKP

Příloha č. 3 - Členské státy EHP

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

Zdroj: ČKP

Příloha č. 4 - Státy stanové prováděcí vyhláškou Ministerstva financí

Státy stanovené prováděcí vyhláškou Ministerstva financí:

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

Státy v prováděcí vyhlášce MF neuvedené

Protože ČKP uzavřela prováděcí dohody k Interním Pravidlům se všemi členy Rady kanceláří, zelená karta umožňuje vstup i na území těchto států:

Bělorusko, Írán, Izrael , Moldavsko, Maroko, Rusko (s účinností od 01.01.2009), Tunisko, za předpokladu, že jejich rozeznávací značka není přeškrtnuta. V seznamu států v prováděcí vyhlášce MF však tyto státy uvedeny nejsou, a proto je na rozhodnutí pojistitele – člena ČKP, zda pojištění odpovědnosti na území těchto států rozšíří nebo ne.

Černá Hora

S účinností od 01.02.2012 se Národní Kancelář Černé Hory (mezinárodní poznávací značka MNE) stává novým členem Rady Kanceláří. Účinnost „Prozatímní dohody“ mezi Národní Kanceláří Srbska a příslušnými subjekty Černé Hory, podle níž Národní Kancelář Srbska zajišťovala vydávání zelených karet pro vozidla registrovaná v Černé Hoře, je ukončena k 31.01.2012.

V této souvislosti dochází k aktualizaci vzoru zelených karet a je stanoveno 2-leté přechodné období od data účinnosti této změny (**tj. do 31.01.2014 včetně**) pro nahrazení původně vydaných zelených karet. Zelené karty **vydané** v původním formátu (tj. s nepřeškrtnutým označením „SRB“, bez uvedené mezinárodní poznávací značky Černé Hory „MNE“) **před a v rámci běhu** tohoto přechodného období, budou příslušné úřady Černé Hory akceptovat (resp. bude umožněn vjezd vozidlům s takovou zelenou kartou na území Černé Hory). Pokud i přesto, že jste předložili **platnou** zelenou kartu s nepřeškrtnutým označením "SRB" (viz výše) budete donuceni zaplatit za vstup na území Černé Hory tzv. hraniční pojištění, můžete se následně obrátit na Českou kancelář

pojistitelů, která poté požádá národní Kancelář Srbska o vrácení takto zaplaceného hraničního pojištění. Žádost o vrácení platby za hraniční pojištění je však možné podat pouze bude-li řádně doloženo, že klient zdejší pojišťovny měl platnou zelenou kartu, komu (na jakém hraničním přechodu) a v jaké výši a za jaké vozidlo platil hraniční pojištění.

Kosovo

Pro území Kosova neplatí žádné zelené karty a ani jiné doklady podobného charakteru. Pro území Kosova, které je pod správou OSN, platí i nadále rozhodnutí Administrativní mise OSN na území KOSOVA (dále jen „UNMIK“) o zavedení hraničního pojištění vozidel vstupujících na území Kosova, z něhož vyplývají následující skutečnosti:

- a. Při vstupu na území Kosova se od řidičů všech cizozemských vozidel vyžaduje doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, platný pro území KOSOVA, nutný k umožnění vstupu vozidla na území pod kontrolou UNMIK. Takový doklad lze získat pouze uzavřením hraničního pojištění, jehož sazby pojistného a pojistné podmínky byly určeny UNMIK. Toto hraniční pojištění odpovědnosti lze uzavřít na určených hraničních přechodech KOSOVA prostřednictvím pojistitelů pověřených UNMIK a jeho územní platnost se vztahuje pouze na území KOSOVA. Pro území KOSOVA neplatí žádné zelené karty a ani jiné doklady podobného charakteru.
- b. Povinnost uzavřít hraniční pojištění při vstupu na území KOSOVA se nevztahuje na vozidla OSN - UN a KFOR

Zdroj: ČKP

Příloha č. 5 - Chyby a omyly motoristů

- ❖ **Motoristé žijí v domnění, že pokud vozidlo neprovozují, nemusí platit pojištění. Povinnost odevzdat RZ/SPZ a osvědčení o registraci vozidla opomíjejí, někdy nemají o této povinnosti žádné povědomí.**

Podle § 15 odst. 5 zák. č. 168/1999 Sb. má vlastník vozidla povinnost do 14 dní od zániku pojištění uzavřít pojištění nové. Pokud vozidlo provozovat nechce, pak musí odevzdat RZ a osvědčení o registraci vozidla do tzv. depozitu na registru vozidel. Pokud tuto povinnost nesplní, dopouští se přestupku, za který mu může být správním orgánem uložena pokuta až do výše 20.000 Kč. Protože je vozidlo v registru evidováno jako „provozované“, ale neexistuje platná pojistná smlouva, dojde ze strany ČKP k obeslání výzvou k úhradě zákonného příspěvku nepojištěného do Garančního fondu ČKP.

Správný postup: Vozidlo nesmí být po zániku povinného ručení provozováno ani ponecháno na veřejné pozemní komunikaci; současně musí být odevzdány tabulky SPZ/RZ a osvědčení o registraci vozidla do depozitu na registru vozidel. Depozit není jen možnost, ale současně je i zákonem stanovenou povinností. V závislosti na okolnostech lze vozidlo na registru vozidel vyřadit dočasně nebo trvale.

- ❖ **Domnívají se, že existuje ochranná lhůta po zániku pojištění, kdy nemusí vozidlo pojišťovat.**

Motoristé se často mylně spoléhají na nějakou ochrannou lhůtu, která je po ukončení pojištění kryje pro případy vzniku škody, před platbou příspěvku do Garančního fondu, či před pokutou od správního orgánu za provozování vozidla bez povinného ručení.

Správný postup: *Povinností vlastníka vozidla je mít vozidlo pojištěno, proto po zániku povinného ručení musí sjednat nové povinné ručení. Další možností je uložit RZ do depozita na registru vozidel.*

- ❖ **Myslí si, že doplacením dlužného pojistného po lhůtě, kterou v upomínce stanovila pojišťovna, nemůže dojít k zániku povinného ručení a ani k povinnosti hradit příspěvek Garančního fondu. Ve skutečnosti však dojde k zániku povinného ručení a vozidlo je nadále nepojištěné.**

V případě, že motorista pojistné neplatí včas nebo v plné výši, je pojišťovnou na tuto skutečnost upozorněn a v upomínce je stanovena lhůta k doplacení dlužného pojistného. Je také možné po dohodě s pojišťovnou tuto lhůtu prodloužit. Pokud pojistné není uhrazeno včas, marným uplynutím této lhůty pojištění zanikne a již není možné pojištění reaktivovat dodatečnou platbou.

Správný postup: *Pojistné platit vždy včas a v plné výši. V případě upomínky dlužného pojistného ze strany pojišťovny uhradit pojistné ihned, nejpozději však ve lhůtě, kterou pojišťovna uvedla v upomínce. V případě domněnky o neoprávněnosti upomínky začít s pojišťovnou aktivně komunikovat a vše urychleně ve vlastním zájmu vyjasnit.*

- ❖ **Motoristé si pletou úhradu příspěvku nepojištěných do Garančního fondu ČKP s placením pojistného za pojištění pojišťovně.**

Pojištění se sjednává dopředu pro případ nahodilých či neočekávaných situací proto, aby případné škody způsobené vozidlem uhradila pojišťovna, u které si motorista sjednal pojištění. Základní povinností motoristy vůči pojišťovně je platit pojistné včas a v plné výši. Pokud pojistné není uhrazeno včas nebo v plné výši, začíná své pojišťovně motorista dlužit pojistné.

Příspěvek do Garančního fondu se hradí ČKP jako sankce za nepojištěné vozidlo. Nejedná se však o platbu pojistného a **vozidlo není úhradou příspěvku pojištěno,**

proto v případě škody způsobené nepojištěným vozidlem jde škoda k tíži vlastníka nebo provozovatele nebo řidiče nepojištěného vozidla.

Povinnost k úhradě příspěvku mají vlastníci a provozovatelé vozidel a to za každý den, kdy nebylo jejich vozidlo řádně pojištěno. Příspěvek se hradí zpětně za vzniklé nepojištěné období. Povinnost ukládá § 24c zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z Garančního fondu ČKP jsou následně vypláceny škody způsobené nepojištěnými vozidly.

Správný postup: *Mít řádně sjednanou pojistnou smlouvu o povinném ručení s pojišťovnou; včas a v plné výši platit stanovené pojistné pojišťovně.*

❖ **Zaplacením příspěvku do Garančního fondu za část nepojištěného období nezaniká povinnost uhradit další příspěvek za celé nepojištěné období.**

Příspěvek nepojištěných se hradí za každý den, kdy je vozidlo bez povinného ručení v rozporu se zákonem. Příspěvek proto není paušální sankcí za absenci povinného ručení, ale sankcí, jejíž výše závisí kromě kategorie vozidla také na délce nepojištěného období.

ČKP zasílá výzvy k úhradě příspěvku postupně a nečeká, až nepojištěné období skončí. Tento postup je i v zájmu nepojištěných, aby se jim celková výše příspěvku do Garančního fondu zbytečně nezvyšovala. Pokud tedy první výzva k úhradě příspěvku do Garančního fondu pokrývá pouze určitou dobu a nepojištěné období dále pokračuje, zasílá ČKP další výzvu na zbylé nepojištěné období.

Pokud je vozidlo dlouhodobě nepojištěno, může být takových výzev odesláno několik. Každá výzva se vztahuje ke konkrétnímu nepojištěnému období a toto období je ve výzvě přesně vyznačeno.

Správný postup: *Na základě výzvy co nejdříve zaplatit příspěvek a dát vše s vozidlem do pořádku, tzn. sjednat si povinné ručení nebo vozidlo vyřadit z evidence vozidel. V případě další výzvy uhradit příspěvek i za zbylá nepojištěná období.*

- ❖ **Motoristé předají vozidlo autobazaru ke zprostředkování prodeje a zároveň zruší pojištění. Ke skutečnému prodeji přitom může dojít až za několik dnů či týdnů.**

Málokterý motorista si uvědomuje, že je vlastníkem vozidla i po dobu, kdy je vozidlo umístěno v autobazaru za účelem tzv. „komisního“ prodeje a že se ho proto týkají veškeré povinnosti vlastníka vozidla. Ke změně vlastnictví vozidla předáním do autobazaru nedochází.

Pokud by například při předváděcí jízdě došlo ke způsobení škody a vozidlo by bylo nepojištěno, veškerá způsobená škoda půjde k tíži vlastníka vozidla. Mnoho motoristů však hřeší na to, že na těch pár dnů či týdnů se to nějak vyřeší.

Správný postup: Povinností vlastníka vozidla je mít i v těchto případech vždy sjednáno povinné ručení; při jeho ukončení odevzdat tabulky SPZ/RZ a osvědčení o registraci vozidla do depozitu na registr vozidel. Při nesjednání povinného ručení není depozit jen možnost, ale je zákonem stanovenou povinností.

- ❖ **Nesepisují písemné kupní smlouvy při prodeji nebo koupi vozidla.**

Žádný zákon nepředepisuje na uzavření kupní smlouvy písemnou formu; může být tedy uzavřena i ústně. Nicméně z toho plynou rizika problémů. Původní vlastník vozidla bude při jakémkoli následném problému s vozidlem bez písemné kupní smlouvy jen velmi těžko prokazovat, že vozidlo prodal a stále ho mohou tížit povinnosti plynoucí z vlastnictví vozidla. Totéž se týká opačně i kupujícího.

Správný postup: Je v zájmu obou smluvních stran mít uzavřenou písemnou kupní smlouvu. Motoristé se tak v praxi vyhnou řadě problémů. Samozřejmě je také důležité, aby písemná kupní smlouva byla správně formulována, aby byli její účastníci (prodávající a kupující) řádně identifikováni, prodávané vozidlo řádně identifikováno a aby obě strany podepsaly kupní smlouvu s uvedením data. Pro případ budoucí potřeby je vhodné kupní smlouvu dobře uschovat.

- ❖ **Po zakoupení vozidla motoristé čekají na doklady k vozidlu, bez kterých se ani nepokouší vozidlo pojistit.**

Nově zakoupené vozidlo lze pojistit i bez originálu technického průkazu.

Správný postup: Pokud si původní vlastník musí technický průkaz ponechat z důvodu oznámení změny vlastnictví na registr vozidel, je důležité, aby si nový vlastník pořídil kopii technického průkazu právě za účelem včasného uzavření povinného ručení.

Podle ustanovení § 3 odst. 5 zák. č. 168/1999 Sb. lze pojistnou smlouvu uzavřít i v případě, kdy nejsou známy všechny povinné údaje o vozidle. Ty je pak nutné pojišťovně sdělit ve lhůtě 15 dní po uzavření smlouvy.

- ❖ **Neoznamují registru vozidel změnu vlastnictví vozidla.**

Vlastník vozidla má podle ustanovení § 11 zák. č. 56/2001 Sb., povinnost na registr vozidel hlásit všechny změny údajů zapisovaných do registru vozidel ve lhůtě 10 pracovních dní od vzniku těchto změn. To znamená, že původní vlastník vozidla musí po prodeji oznámit registru vozidel prodej vozidla a nový vlastník musí po zakoupení vozidla oznámit registru vozidel, že se stal novým vlastníkem vozidla. Pro oba platí lhůta do 10ti pracovních dní.

Bohužel motoristé často tuto povinnost neplní a přispívají tak k nežádoucímu stavu, kterým je neúplnost a nepřesnost informací vedených v registru vozidel. Vystavují se proto celé řadě zbytečných problémů.

Správný postup:

- 1) *Původní vlastník oznámí změnu vlastnictví vozidla co nejrychleji registru vozidel - nejlépe týž den, kdy vozidlo prodal.*
- 2) *Nový vlastník oznámí změnu registru vozidel okamžitě po obdržení technického průkazu od původního vlastníka s vyznačením zániku vlastnictví původního vlastníka.*

- 3) *V případě, že je pro oba účastníky (prodávajícího a kupujícího) příslušný tentýž registr vozidel, je vhodné, pokud oba se všemi potřebnými doklady spolu současně registr vozidel navštíví a změnu vlastnictví oznámí.*
- 4) *Pro případ budoucí potřeby by si měl původní vlastník pořídit fotokopii technického průkazu s úředně vyznačenou změnou vlastnictví a dobře ji uschovat.*

- **V případě úmrtí majitele vozidla čekají na skončení dědického řízení, aby bylo zřejmé, kdo je vlastník a kdo se má o pojištění starat. Chybí znalost kroků, které je v případě úmrtí nutné učinit ihned .**

Problematika úmrtí vlastníka a další osud povinností ve vztahu k povinnému ručení je velmi precizně ošetřena v ustanovení § 26 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. Celá tato úprava je v zákoně záměrně, aby po dobu dědického řízení, které bývá často velmi zdlouhavé, bylo zřejmé, kdo se má o pojištění vozidla starat.

Správný postup: V případě smrti vlastníka vozidla vykonává dle ustanovení § 26 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb. povinnosti vlastníka vozidla jeho dědic až do okamžiku nabytí právní moci usnesení o nabytí dědictví; v případě více dědiců ten, který k tomu byl ostatními dědici zmocněn.

Pokud nebyl nikdo pověřen, pak tyto povinnosti vykonává správce dědictví.

Nebyl-li nikdo z více dědiců pověřen a ani nebyl určen správce dědictví, vykonávají povinnosti vlastníka vozidla dědici společně a nerozdílně.

Znamená to tedy, že v okamžiku úmrtí přechází povinnost platit povinné ručení (ale i další související povinnosti) na dědice společně a nerozdílně, bez ohledu na to, kdo vozidlo nakonec zdědí. Povinnosti vykonávají dědici do té doby, než je dědické řízení ukončeno. Nový vlastník pak musí nabytí vlastnictví k vozidlu ohlásit registru vozidel.

- **Při obdržení výzvy ČKP k úhradě příspěvku nepojištěných do Garančního Fondu se domnívají, že v případě neexistence jejich povinnosti příspěvek uhradit nemusejí nic dělat.**

Někteří adresáti výzev ČKP k úhradě příspěvku se domnívají, že nesouhlasí-li údaje o vozidle, o pojištění či o vlastníkovi vozidla uvedené ve výzvě, nemusí nic dělat a případ se nějak vyřeší. To je však mylný názor. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti vozidla klade důkazní břemeno adresátovi výzvy, aby ČKP prokázal neexistenci povinnosti příspěvek uhradit.

Správný postup: *Celou výzvu si pozorně přečíst a řídit se uvedenými pokyny – výzva je formulována v souladu se zákonem.*

Při nesouhlasu s kterýmkoli údajem uvedeným ve výzvě vyplnit přiložený odpovědní dotazník a přiložit k němu kopii příslušného dokladu a v předplacené odpovědní obálce jej odeslat. Dotazník lze vyplnit také elektronicky na www.bezpojisteni.cz a přiložit digitální kopii příslušného dokladu.

➤ **Neoznamují registru vozidel zánik či likvidaci vozidla.**

Někteří motoristé své vozidlo zlikvidují (např. pro špatný technický stav vozidla nebo pro jeho neopravitelnost po dopravní nehodě), zapomínají však, že likvidace autovraků má svá zákonná pravidla a že je zapotřebí tuto skutečnost oznámit registru vozidel.

Správný postup: *Likvidace autovraku musí být provedena odborným způsobem - určeným provozovatelem zařízení ke sběru autovraků.*

Vlastník zlikvidovaného vozidla musí předložit registru vozidel při žádosti o trvalé vyřazení vozidla potvrzení o převzetí autovraku, které mu vystaví provozovatel zařízení ke sběru autovraků.

Je vhodné pro případ budoucí potřeby, aby si vlastník spolu s technickým průkazem vyřazeného vozidla uschoval také fotokopii potvrzení o převzetí autovraku, vystavené provozovatelem zařízení ke sběru autovraků. [14]

Příloha č. 6 - Pojistné podmínky hraničního pojištění

Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla

2011

1/2

Pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla

Článek 1

Úvodní ustanovení

1. Práva a povinnosti z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem

cizozemského vozidla (dále jen „hraniční pojištění“), které jako pojistitel poskytuje

Česká kancelář pojistitelů (dále jen „Kancelář“), se řídí zákonem č. 168/1999 Sb.

(dále jen „zákon“), ve znění pozdějších změn a doplnění, zákonem č. 37/2004 Sb.,

o pojistné smlouvě, příslušnými ustanoveními občanského zákoníku a těmito pojistnými podmínkami (dále jen „podmínky“).

2. Práva a povinnosti Kanceláře podle těchto podmínek se ve stejném rozsahu vztahují

i na člena Kanceláře, který z jejího pověření vyřizuje nároky z pojistné události, která

je definována v čl. 7 těchto podmínek.

Článek 2

Výklad pojmů

Pro účely těchto podmínek se rozumí:

a) podstatnými skutečnostmi rozhodnými pro obsah pojistné smlouvy (čl. 4) zejména

údaje o státní poznávací značce cizozemského vozidla a jeho technické parametry, mající vliv na výši pojistného,

b) pojištěným (čl. 10) ten, na jehož odpovědnost za škodu se hraniční pojištění vztahuje,

c) pojistníkem (čl. 9) ten, kdo uzavřel s Kanceláří pojistnou smlouvu o hraničním pojištění,

d) odtahem cizozemského vozidla zajištění odtahu vozidla v pojistné smlouvě

hraničního pojištění uvedeného do nejbližšího servisu, nejdále do vzdálenosti 50 km

od místa, kde se odtahované vozidlo nachází, pokud cizozemské vozidlo tvoří

překážku v provozu na veřejně přístupné pozemní komunikaci v České republice

a pokud je odtah proveden na žádost Policie ČR prostřednictvím Nehodového centra

pojištěn. V rámci podmínek podle předchozí věty má přednost servis autorizovaný

pro tovární značku odtahovaného vozidla.

Článek 3

Pojistná smlouva

1. Pojistná smlouva hraničního pojištění vzniká zaplacením pojistného podle čl. 13

těchto podmínek. Počátek pojištění musí být v pojistné smlouvě uveden vyznačením

dne, měsíce, roku, hodiny a minuty, jinak je pojistná smlouva neplatná. Počátek

pojištění může být stejný nebo nejvýše o 3 kalendářní dny pozdější, než je okamžik

uzavření pojistné smlouvy.

2. Hraniční pojištění se sjednává na pojistnou dobu 15 dnů.

3. Pojistnou smlouvu hraničního pojištění lze výjimečně na výslovnou žádost pojistníka

uzavřít i pro vozidlo z Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska.

Článek 4

1. Jakákoliv změna uzavřené pojistné smlouvy je nepřijatelná. Pokud dojde v době

trvání hraničního pojištění ke změně podstatných skutečností rozhodných pro obsah

pojistné smlouvy, je řidič cizozemského vozidla povinen sjednat novou pojistnou

smlouvu.

2. Pojistnou smlouvu o hraničním pojištění nelze vypovědět ani od ní nelze odstoupit.

Článek 5

Zánik pojištění

Hraniční pojištění zaniká:

a) uplynutím 24:00 hod. kalendářního dne konce pojištění,

b) zánikem cizozemského vozidla,

c) odcizením vozidla, pokud je takový zánik pojištění v souladu s právní úpravou

platnou pro hraniční pojištění v zemi, v níž k odcizení vozidla došlo.

Článek 6

Územní rozsah hraničního pojištění

Hraniční pojištění se vztahuje na způsobení škody provozem cizozemského vozidla,

k němuž došlo na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské

unie nebo některého jiného státu Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska.

Článek 7

Pojistná událost

Pojistnou událostí je vznik povinnosti Kanceláře uhradit v rámci hraničního pojištění za

pojištěného:

d) poškozenému škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla,

e) odtah cizozemského vozidla v pojistné smlouvě hraničního pojištění uvedeného

provedený na území České republiky.

Článek 8

Limit pojistného plnění

1. Limit pojistného plnění činí:

a) 35 milionů Kč pro škodu na zdraví nebo usmrcením na každého zraněného nebo usmrceného,
b) 35 milionů Kč pro škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat a pro škodu, která má povahu ušlého zisku, bez ohledu na počet poškozených; převyšuje-li součet nároků více poškozených tento limit pojistného plnění, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.

2. V případě škody způsobené cizozemským vozidlem na území jiného členského státu se rozsah hraničního pojištění řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší.

Článek 9

Povinnosti pojistníka

1. Pojistník je povinen:

- a) předložit při uzavírání hraničního pojištění při prodloužení pobytu cizozemského vozidla na území České republiky nad dobu platnosti předchozího pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla doklad o existenci tohoto předchozího pojištění nebo zelenou kartu, na jejíž dobu platnosti má uzavírané hraniční pojištění navázat,
 - b) odpovědět pravdivě na všechny dotazy Kanceláře při uzavírání pojistné smlouvy,
 - c) zaplatit pojistné na celou dobu trvání hraničního pojištění,
 - d) bez zbytečného odkladu oznámit Kanceláři zánik pojištění podle čl. 5 písm. b)
- a c) těchto podmínek,
e) plnit další povinnosti uložené mu pojistnou smlouvou.

2. Porušil-li pojistník vědomě povinnost podle odst. 1 písm. b) tohoto článku a bylo-li na základě těchto odpovědí stanoveno nižší pojistné, má Kancelář právo na úhradu dlužného pojistného včetně úroků z prodlení.

Článek 10

Povinnosti pojištěného

1. Pojištěný je povinen bez zbytečného odkladu písemně oznámit Kanceláři, že došlo ke škodné události s uvedením skutkového stavu týkajícího se této události, předložit k tomu příslušné doklady a v průběhu šetření škodné události postupovat v souladu s jejími pokyny.

2. Pojištěný je dále povinen:

- a) písemně bez zbytečného odkladu sdělit Kanceláři, že bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši,
- b) písemně bez zbytečného odkladu sdělit Kanceláři, že v souvislosti se škodnou

událostí bylo zahájeno trestní nebo správní řízení, a Kancelář informovat

o průběhu a výsledcích tohoto řízení,

c) písemně bez zbytečného odkladu sdělit Kanceláři, že poškozený uplatňuje

právo na náhradu škody u soudu nebo jiného příslušného orgánu, pokud se

o této skutečnosti dozví,

d) v řízení o náhradě škody ze škodné události postupovat v souladu s pokyny

Kanceláře, zejména se nesmí bez jejího souhlasu zavázat k náhradě

promlčené pohledávky a nesmí uzavřít bez souhlasu Kanceláře soudní smír,

e) zabezpečit vůči jinému práva, která na Kancelář přecházejí podle ust. § 33

zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, zejména právo na náhradu škody

nebo jiné obdobné právo,

f) bez zbytečného odkladu doložit poškozenému na jeho žádost údaje, nezbytné

pro uplatnění práva poškozeného na náhradu škody.

Článek 11

1. Porušil-li pojištěný vědomě povinnosti uvedené v článku 10 těchto podmínek a totoporušení mělo podstatný vliv na výši plnění Kanceláře nebo tímto porušením došlo

ke ztížení zjištění právního důvodu plnění, rozsahu nebo výše škody, má Kancelář

vůči němu právo na náhradu až do výše poskytnutého plnění.

2. Stejně právo jako v odstavci 1 tohoto článku vznikne Kanceláři v případě, uvede-li ji

pojištěný vědomě v omyl o podstatných okolnostech týkajících se vzniku nároku na

plnění nebo jeho výše.

Článek 12

Povinnosti Kanceláře

Kancelář je povinna:

a) vydat pojistníkovi zelenou kartu, která je zároveň i dokladem o hraničním pojištění,

b) informovat poškozeného o tom, kdo bude vyřizovat jeho nároky z pojistné události,

c) sdělit pojištěnému na jeho žádost, zda bude nároky poškozeného projednávat sama

či zda pověří člena Kanceláře,

d) vrátit pojistníkovi a pojištěnému doklady, které si vyžádají.

Článek 13

Pojistné

Pojistné je ve smyslu ustanovení § 12 a § 13 zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě

jednorázové a jeho výše je uvedena ve smlouvě o hraničním pojištění.

Článek 14

Závěrečná ustanovení

1. Písemnosti Kanceláře určené pojistníkovi, pojištěnému a poškozenému, se doručují

zpravidla poštou, e-mailem, faxem. Mohou být doručeny i zaměstnancem Kanceláře

nebo zaměstnancem člena Kanceláře. Odepre-li adresát písemnost bezdůvodně

přijmout, je písemnost doručena dnem, kdy její přijetí bylo odepřeno. O tom musí být


adresát poučen doručovatelem. Nebyl-li adresát zastížen a písemnost byla uložena doručovatelem na poště, považuje se písemnost Kanceláře za doručenou posledním dnem úložní lhůty, i když se adresát o uložení nedozvěděl. Písemnosti Kanceláře odeslané e-mailem nebo faxem se považují za doručené dnem jejich odeslání.

2. Pojistná smlouva, pojistné podmínky a právní vztahy z nich vyplývající mezi Kanceláři a pojistníkem se řídí právním řádem ČR. Pro rozhodování případných soudních sporů mezi Kanceláři a pojistníkem je místně příslušným soudem obecný soud, v jehož obvodu má Kancelář své sídlo, přičemž spory budou vedeny podle právního řádu České republiky a v českém jazyce.

3. Tyto pojistné podmínky jsou nedílnou součástí pojistné smlouvy o hraničním pojištění.

Zdroj: ČKP

Příloha č. 7 - Vzor dotazníku - výzva od ČKP

<p>DOTAZNÍK – Příloha Výzvy k úhradě zákonného příspěvku nepojištěných</p> <p>Pokud nejste osobou, která provozovala vozidlo specifikované ve Výzvě v rozporu se zákonem, jste oprávněn(a) nám tuto skutečnost prokázat ve lhůtě 30 dnů od doručení Výzvy. Vyplněný Dotazník spolu s kopii dokladů, které prokazují Vaše tvrzení, vložte do příložené odpovědní obálky a odešlete vše zpět na předtištěnou adresu (poštovné neplatíte).</p> <p>Upozorňujeme, že Dotazník je nutné na zadní straně podepsat, jinak nebudeme moci Vámi zasláné údaje řádně zpracovat. Veškeré Vámi uvedené údaje budeme prověřovat u příslušného pojistitele nebo v registru vozidel, nebudou-li potvrzeny, budeme příspěvek dále vymáhat.</p> <p>Místo tohoto dotazníku můžete využít internetovou aplikaci na adrese www.bezpojistení.cz/vyzva Váš případ bude přednostně vyřízen. Případné další informace můžete získat na telefonní lince 844 772 773. Při jakékoli komunikaci, prosíme, vždy používejte variabilní symbol uvedený vpravo (pole A2).</p> <p>Při vyplňování Dotazníku se, prosíme, řiďte tímto vzorem zakřížkování a vyplňování písmen a číslic</p> <p>X A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0</p>	<p>A1 Verze formuláře: 0919-120613-DT</p>  <p>A2 Naše značka / variabilní symbol pro úhrady: 7013458100</p>																					
<p>Údaje o vozidle</p> <p>Pokud je ve Výzvě uveden některý údaj o vozidle nesprávně nebo zcela chybí, zakřížkujte pole na levé straně tohoto oddílu a vyplňte údaje správné (k období uvedenému ve Výzvě). Přiložte kopii velkého technického průkazu.</p> <p>B2 Datum, ke kterému uvádím údaje o vozidle: B3 Státní poznávací značka (SPZ, RZ): B4 Číslo velkého technického průkazu:</p> <p>B5 Identifikační číslo vozidla VIN (uvedeno na karoserii a v technickém průkazu): B6 Přílohy (zakřížkujte a přiložte kopii dokladu): Kopie velkého technického průkazu</p>																						
<p>Pojištění vozidla</p> <p>Bylo-li k vozidlu v období uvedeném ve Výzvě nebo jeho části sjednáno povinné ručení, zakřížkujte pole na levé straně tohoto oddílu, vyplňte údaje o povinném ručení a přiložte kopii nejméně jednoho dokladu prokazujícího existenci povinného ručení (potvrzení pojišťovny, zelená karta, pojistná smlouva).</p> <p>C1 Počátek pojištění: C2 Konec pojištění (trvá-li pojištění, nevyplňujte):</p> <p>C3 Číslo pojistky:</p>																						
<p>C4 Číslo zelené karty (prosíme přesně opsat přímo z Vaší zelené karty):</p> <p>C Z</p> <p>C5 Pojištění bylo sjednáno u pojišťovny (zakřížkujte):</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Chartis Europe (dříve AIG) pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Allianz pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> AXA pojišťovna</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Česká pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Česká podnikatelská pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> ČSOB pojišťovna</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Direct pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Dolnorakouská pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Generali pojišťovna</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Hasičská vzájemná pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Kooperativa pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Slavia pojišťovna</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Triglav pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> UNIQA pojišťovna</td> <td><input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna CZ</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna SK</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>C6 Přílohy (nutno zakřížkovat a přiložit kopii alespoň jednoho požadovaného dokladu):</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny</td> <td><input type="checkbox"/> Kopie pojistné smlouvy</td> <td><input type="checkbox"/> Kopie zelené karty</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Chartis Europe (dříve AIG) pojišťovna	<input type="checkbox"/> Allianz pojišťovna	<input type="checkbox"/> AXA pojišťovna	<input type="checkbox"/> Česká pojišťovna	<input type="checkbox"/> Česká podnikatelská pojišťovna	<input type="checkbox"/> ČSOB pojišťovna	<input type="checkbox"/> Direct pojišťovna	<input type="checkbox"/> Dolnorakouská pojišťovna	<input type="checkbox"/> Generali pojišťovna	<input type="checkbox"/> Hasičská vzájemná pojišťovna	<input type="checkbox"/> Kooperativa pojišťovna	<input type="checkbox"/> Slavia pojišťovna	<input type="checkbox"/> Triglav pojišťovna	<input type="checkbox"/> UNIQA pojišťovna	<input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna CZ	<input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna SK			<input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny	<input type="checkbox"/> Kopie pojistné smlouvy	<input type="checkbox"/> Kopie zelené karty	
<input type="checkbox"/> Chartis Europe (dříve AIG) pojišťovna	<input type="checkbox"/> Allianz pojišťovna	<input type="checkbox"/> AXA pojišťovna																				
<input type="checkbox"/> Česká pojišťovna	<input type="checkbox"/> Česká podnikatelská pojišťovna	<input type="checkbox"/> ČSOB pojišťovna																				
<input type="checkbox"/> Direct pojišťovna	<input type="checkbox"/> Dolnorakouská pojišťovna	<input type="checkbox"/> Generali pojišťovna																				
<input type="checkbox"/> Hasičská vzájemná pojišťovna	<input type="checkbox"/> Kooperativa pojišťovna	<input type="checkbox"/> Slavia pojišťovna																				
<input type="checkbox"/> Triglav pojišťovna	<input type="checkbox"/> UNIQA pojišťovna	<input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna CZ																				
<input type="checkbox"/> Wüstenrot pojišťovna SK																						
<input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny	<input type="checkbox"/> Kopie pojistné smlouvy	<input type="checkbox"/> Kopie zelené karty																				
<p>Vyřazení vozidla z registru vozidel</p> <p>Tento oddíl vyplňte, bylo-li vozidlo v období uvedeném ve Výzvě nebo jeho části vyřazeno z registru vozidel (trvale či dočasně), anebo bylo-li zahájeno správní řízení v této věci. Zakřížkujte pole na levé straně tohoto oddílu, tento oddíl vyplňte a přiložte kopii alespoň jednoho požadovaného dokladu.</p> <p>D1 Vyřazeno ode dne: D2 Vyřazeno do dne (při dočasném vyřazení z registru): D3 Datum zahájení správního řízení o vyřazení</p> <p>D4 Přílohy (nutno zakřížkovat a přiložit kopii alespoň jednoho požadovaného dokladu):</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kopie technického průkazu, v němž je vyznačeno vyřazení vozidla z registru</td> <td><input type="checkbox"/> Výpis dat z registru vozidel s vyznačením obdobím vyřazení vozidla z registru</td> <td><input type="checkbox"/> Kopie dokladu o zahájení správního řízení za účelem vyřazení vozidla z registru</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Kopie technického průkazu, v němž je vyznačeno vyřazení vozidla z registru	<input type="checkbox"/> Výpis dat z registru vozidel s vyznačením obdobím vyřazení vozidla z registru	<input type="checkbox"/> Kopie dokladu o zahájení správního řízení za účelem vyřazení vozidla z registru																			
<input type="checkbox"/> Kopie technického průkazu, v němž je vyznačeno vyřazení vozidla z registru	<input type="checkbox"/> Výpis dat z registru vozidel s vyznačením obdobím vyřazení vozidla z registru	<input type="checkbox"/> Kopie dokladu o zahájení správního řízení za účelem vyřazení vozidla z registru																				
<p>Odcizení vozidla</p> <p>Pokud Vám bylo vozidlo před nebo v průběhu období uvedeného ve Výzvě odcizeno, zakřížkujte pole na levé straně tohoto oddílu a tento oddíl vyplňte.</p> <p>E1 Odcizení vozidla oznámeno Policií ČR dne: E2 Stav vozidla v registru je „odcizeno“ ode dne: E3 Pojištění zaniklo z důvodu odcizení dne:</p> <p>E4 Přílohy (nutno zakřížkovat a přiložit kopii alespoň jednoho požadovaného dokladu):</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kopie protokolu o oznámení odcizení vozidla Policií ČR</td> <td><input type="checkbox"/> Výpis z registru vozidel s vyznačením vozidla jako odcizeného</td> <td><input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny o zániku pojištění z důvodu odcizení vozidla</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Kopie protokolu o oznámení odcizení vozidla Policií ČR	<input type="checkbox"/> Výpis z registru vozidel s vyznačením vozidla jako odcizeného	<input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny o zániku pojištění z důvodu odcizení vozidla																			
<input type="checkbox"/> Kopie protokolu o oznámení odcizení vozidla Policií ČR	<input type="checkbox"/> Výpis z registru vozidel s vyznačením vozidla jako odcizeného	<input type="checkbox"/> Potvrzení pojišťovny o zániku pojištění z důvodu odcizení vozidla																				

Vlastnictví vozidla

Pokud jste v období uvedeném ve Výzvě nebo jeho části nebyl(a) vlastníkem vozidla (koupě, prodej, darování, dědictví), zakřížkujte pole na levé straně tohoto oddílu a vyplňte správné údaje.

F1 Vozidlo jsem koupil (nabyl) dne:

F2 Vozidlo jsem prodal dne:

F3 Přílohy (nutno zakřížkovat a přiložit kopii alespoň jednoho požadovaného dokladu):

Kopie kupní smlouvy

Kopie darovací smlouvy

Kopie usnesení o nabytí dědictví

Kopie prohlášení nového vlastníka o vlastnictví vozidla

Údaje o osobě, od které bylo vozidlo koupeno, nebo které bylo prodáno

F5 Jméno:

F6 Příjmení:

F

F7 Rodné číslo:

F8 Datum narození (alespoň rok):

F9 Název firmy:

F10 IČ:

Adresa bydliště či sídla firmy:

F11 Ulice:

F12 Číslo domu (popisné / orientační):

F13 Místo (město, obec):

F14 PSČ:

Prohlášení

Prohlašuji a svým podpisem potvrzuji, že všechny mnou uvedené údaje jsou úplné a pravdivé a souhlasím s jejich zpracováním v souladu se zák. č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů pro účely plnění povinností podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

H1 Datum:

H2 Podpis (podpis nutný):

H

Pro snazší komunikaci můžete uvést Vaše kontaktní údaje:

H3 Telefon:

H4 E-mail:

Prostor pro jiná sdělení (zatrhněte pole vlevo a vepište Vaše sdělení)

J

0914-110527-DT

Příloha č. 8 - Prokázání neprovozovaného vozidla

Prokázání neprovozovaného vozidla lze učinit:

➤ **Prokázáním, že vozidlo bylo v daném období pojištěno.**

Informaci o sjednání pojistné smlouvy je nutné doložit buď potvrzením od pojistitele, že v uvedené době, za které je požadován příspěvek do Garančního fondu (nebo její části), bylo vozidlo pojištěno, nebo kopií Zelené karty či kopií pojistné smlouvy.

➤ **Prokázáním o vyřazení vozidla (dočasné, trvalé).**

Pokud je vozidlo trvale či dočasně vyřazeno, výzva k úhradě příspěvku by správně neměla vůbec vzniknout. Při obesílání vychází ČKP z informací sdělených Centrálním registrem vozidel, takže o dočasném či trvalém vyřazení by měla mít informace. Nelze však vyloučit, že vznikne chyba v údajích Centrálního registru vozidel. Proto prosíme motoristy o pochopení - zaslání námítky a fotokopie technického průkazu tak, aby z ní bylo patrné vyřazení daného vozidla. Není-li již technický průkaz k dispozici, je třeba vyžádat si potvrzení od místně příslušného registru vozidel - tuto žádost musí podat adresát výzvy.

➤ **Prokázáním, že nejsem vlastník vozidla.**

Pokud bylo vozidlo prodáno, je nutno tuto skutečnost doložit. V ideálním případě kopií kupní smlouvy s řádnou a úplnou identifikací kupujícího i prodávajícího (jméno příjmení, datum narození, úplná adresa bydliště), vozidla (min. 2 údaje - značka a typ vozidla, registrační značka, identifikační číslo vozidla, tzv. VIN), datum prodeje, podpisy obou účastníků smlouvy.

Pokud kupní smlouvu nemáte, pak doložte podepsané prohlášení nového vlastníka, že došlo ke změně vlastnictví. Zároveň je nutné doložit, že byla splněna zákonná povinnost a registru vozidel byla nahlášena změna zapisovaných údajů (v tomto případě změnu vlastnictví). [18]