

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

**Faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění
v České republice**

Jiří Kylar

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomických teorií

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Kylar Jiří

Podnikání a administrativa

Název práce

Faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice

Anglický název

Factors affecting the development of motor casco insurance in the Czech Republic

Cíle práce

Cílem diplomové práce je určit faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice od demonopolizace pojistného trhu do současnosti. Na základě analýzy budou zpracovány návrhy a doporučení na změnu současného trendu nízké pojištěnosti automobilů v rámci havarijního pojištění.

Metodika

Práce je vypracována na základě statistik vývoje pojistného trhu s havarijním pojištěním, vymezením teoretických přístupů a možností pojištění vozidel. Dále je pracováno se sběrem dat, dotazníkovým šetřením a komunikací s osobami, které stály u demonopolizace trhu s pojištěním vozidel. Všechna data jsou hodnocena pomocí statistické analýzy získaných dat a hodnocením dotazníkového šetření. Následuje deskripce a komentáře k zjištěným poznatkům. V poslední části se práce zabývá vymezením návrhů a doporučení na zvrácení negativního trendu pojištěnosti automobilů v rámci havarijního pojištění.

Harmonogram zpracování

1. Zápočet LS / 2013: vyhledání a studium literatury
2. Zápočet ZS/ 2014: vypracování teoretické části
3. Zápočet LS/ 2014: vypracování analytické části a závěru

Rozsah textové části

60-80 stran

Klíčová slova

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kasko pojištění, havarijní pojištění, doplňkové připojištění, pojišťovna, pojistník, pojištěný, pojistná smlouva, pojistná událost, all-risk, spoluúčast.

Doporučené zdroje informací

DRDLA, Miloš; MARTINOVIČOVÁ, Dana. Bankovníctví a pojišťovnictví. První vydání. Brno: Brno International Business School, 2005. 309 s. ISBN 80-86575-45-4.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. Třetí vydání-přepracované. Praha: Ekopress, s.r.o., 2009. 224 s. ISBN 978-80-86929-51-4.

HRADEC, Milan; ZÁRYBNICKÁ, Jana; KŘIVOHLÁVEK, Václav. Pojištění a pojišťovnictví. První vydání. Praha: Vysoká škola finanční a správní, o.p.s. v edici EUPRESS, 2005. 216 s. ISBN 80-86754-48-0.

MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. Dějiny pojišťovnictví v Československu: 3. díl - Dějiny pojišťovnictví v Československu (1945-1992). První vydání. Praha: Česká pojišťovna a.s., 1997. 445 s. ISBN 80-238-8592-8.

ŠKOPOVÁ, Věra. Pojistné právo. První přepracované vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997. 180 s. ISBN 80-7079-488-7.

MAJTÁNOVÁ, Anna; DAŇHEL, Jaroslav, a kol. Pojišťovnictví teorie a praxe. První vydání. Praha: Ekopress, 2006. 288 s. ISBN 80-86929-19-1.

BÖHM, Arnošt; MUŽÁKOVÁ, Karina. Pojišťovnictví a regulace finančních trhů. První vydání. Praha: Professional Publishing, 2010. 184 s. ISBN 978-80-7431-035-5.

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

Vedoucí práce

Šrédl Karel, doc. Ing. PhDr., CSc.

Termín odevzdání

březen 2014

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

Vedoucí katedry

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

Děkan fakulty

V Praze dne 5.11.2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci "Faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice" jsem vypracoval 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 autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 25.03.2015

Bc. Jiří Kylar

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval doc. PhDr. Ing. Karlu Šředlovi, CSc. za užitečné rady a vedení při vypracování diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Milanu Houžvicovi, Mgr. Karlu Pilaři a RNDr. Petru Jedličkovi, Ph.D. za poskytnutí materiálů a cenných informací.

Faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice

Factors affecting the development of motor casco insurance in the Czech Republic

Souhrn

Diplomová práce se zabývá stanovením faktorů ovlivňujících vývoj havarijního pojištění po vstupu do Evropské unie v roce 2004 do roku 2013. Teoretická část se zaměřuje na historii pojišťovnictví po roce 1989 a představuje úvod do pojišťovnictví pomocí základních pojmů a charakteristik. Pozornost je věnována především pojištění vozidel a jeho specifickým částem. Teoretická část je uzavřena výčtem pojišťovacích zprostředkovatelů představujících distribuční cesty pro pojištění.

Praktická část diplomové práce se zabývá analýzou českého pojistného trhu, jeho postupným vývojem včetně zhodnocení současné stavu a následným zaměřením se na segment havarijního pojištění. Následuje stanovení ústředních faktorů ovlivňujících vývoj havarijního pojištění, který je doplněn podrobným rozбором dostupných dat. Praktická část je zakončena odhadem budoucího vývoje havarijního pojištění.

Klíčová slova

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kasko pojištění, havarijní pojištění, doplňkové připojištění, pojišťovna, pojistník, pojištěný, pojistná smlouva, pojistná událost, all-risk, spoluúčast.

Summary

The master thesis deals with the determination of factors affecting the development of comprehensive insurance after joining the European Union within 2004 to 2012. The theoretical part of thesis is at first focused on the history of the insurance industry since 1989 and it provides an introduction to insurance based on primary concepts and characteristics. The theoretical part is mainly focused on the car's insurance and their specific parts. This part is terminated by a list of insurance brokers, who represent and create the distribution channels for insurance.

The practical part of the thesis deals with the analysis of the insurance market, its gradual development and it includes an assessment of the current situation following the segment of the accident insurance. Next parts of the thesis are focused on the central factors affecting an accident insurance, which is amended by particular analysis of reachable data. The practical part is finished by estimation of the future accident insurance's development.

Key words:

Motor third party liability, casco insurance, accident insurance, additional insurance, insurance company, policyholder, insured, insurance policy, insured event, all-risk, coinsurance.

Obsah

1	Úvod.....	10
2	Cíl práce a metodika	11
3	Literární rešerše	12
3.1	Historie pojišťovnictví po roce 1989	12
3.2	Formy pojištění	14
3.2.1	Pojištění škodová	15
3.2.2	Pojištění obnosová	16
3.3	Členění pojištění.....	16
3.3.1	Pojištění smluvní.....	16
3.3.2	Pojištění zákonné	17
3.4	Pojištění vozidel	17
3.4.1	Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla	17
3.4.2	Zelená karta.....	18
3.4.3	Česká kancelář pojistitelů	18
3.4.4	Havarijní pojištění.....	19
3.4.5	Doplňková pojištění	22
3.4.6	All-risk pojištění	30
3.4.7	Bonus vs Malus u Havarijního pojištění.....	30
3.4.8	Spoluúčast u havarijního pojištění	32
3.5	Pojišťovací zprostředkovatelé jako distribuční kanály	32
4	Analytická část.....	37
4.1	Vývoj českého pojistného trhu.....	37
4.2	Struktura českého pojistného trhu	39
4.3	Vývoj podílu pojistného na českém trhu.....	41
4.4	Český pojistný trh v roce 2013.....	43
4.5	Vývoj českého trhu s havarijním pojištěním.....	45
4.6	Současný stav na trhu v havarijním pojištění.....	46
4.7	Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění	47
4.7.1	Ekonomický vývoj.....	47
4.7.2	Stáří vozidla	51

4.7.3	Ekonomická provázanost pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a havarijním pojištěním.....	54
4.7.4	Konkurenční prostředí a slevová politika	56
4.7.5	Informovanost obyvatelstva.....	56
4.7.6	Distribuční kanály a konkurenční prostředí.....	57
4.7.7	Cena pojištění	58
4.7.8	Rozvoj doplňkových pojištění	59
4.7.9	Náklady na pojistná plnění	59
4.8	Odhadovaný budoucí vývoj	63
4.8.1	Rozvoj operativního leasingu	63
4.8.2	Rozvoj minikasko produktů.....	63
4.8.3	Digitální distribuční kanály	64
4.8.4	Marketingová komunikace a přechod k poradenské činnosti.....	64
4.8.5	Individuální havarijní pojištění a racionální výpočet pojistného.....	65
5	Závěr	66
6	Seznam použitých zdrojů.....	69
7	Přílohy.....	73

1 Úvod

Pojišťovnictví, specifický obor založený na teorii pravděpodobnosti a předvídatelné nahodilostní skutečnosti, spočívá v přenesení rizika z určitého subjektu na pojišťovnu za předem stanovenou úplatu. Pojištění je tak jedna z nejdůležitějších složek zdravé, ekonomicky vyspělé společnosti, kdy v podobě nehmamatelné záchranné složky nahrazuje nemateriální, materiální i životní ztráty, a zmírňuje finanční zatíženost daného subjektu.

V moderním světě touží každý člověk vlastnit vozidlo a jeho cílem se pak stává obrana a minimalizování nepříjemných finančních následků situací, které vznikají uspěchanou dobou. Díky ní přichází i mnoho dopravních nehod, krádeží, poškození vozu cizím úmyslným jednáním nebo živelních pohrom a veškerá tato rizika se tak stala nedílnou součástí každodenního života současné lidské populace.

Smyslem pojištění je pak eliminovat tyto následky a škody vzniklé vlastním vozidlem se hradí z pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a v základní podobě kryjí rizika související se skutečností, že pojištěný subjekt může svou činností způsobit škodu provozem vozidla jinému subjektu. Škody vzniklé na vlastním vozidle se pak hradí z havarijního pojištění. Jednotlivá přání a požadavky majitelů vozidel jsou často velmi rozdílné a specifické, proto lze oba dva typy pojištění také zajistit doplňkovým pojištěním pro dodatečnou ochranu vozidla, pasažérů nebo přepravovaného nákladu.

Pohled na pojištění vozidel má ale dvě strany mince. Majitel vozidla požaduje maximální pojistnou ochranu a rozsah služeb, za minimální cenu. Při pojistné události pak požaduje co nejvyšší pojistné plnění a v co nejkratším možném čase. Pojišťovny se naopak snaží maximalizovat svůj zisk, nabídnout maximální rozsah pojistné ochrany, doprovodných služeb za přijatelnou cenu a tím tak navyšovat svůj pojistný kmen. Pojišťovny, které dokázaly vytvořit rovnováhu mezi těmito požadavky, dosahují spokojených klientů a maximálních zisků.

Havarijní pojištění bylo, je a bude ovlivňováno celou řadou faktorů, které ovlivňují trh jako celek. Je mnoho faktorů pro vědomé či nevědomé ovlivnění konečného spotřebitele při rozhodování o havarijním pojištění, jako jsou finanční možnosti, sociální pozice, názory, postoje a preference. Na druhé straně je i velmi mnoho faktorů, které ovlivňovaly a ovlivňují vývoj havarijního pojištění z pozice pojišťoven. Práce tak pojednává o komplexním souhrnu ekonomických, technologických, informačních, strategických a vzájemně působících faktorech.

2 Cíl práce a metodika

Cíl práce

Cílem diplomové práce je určit faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice po vstupu do Evropské unie v letech 2004 – 2013. Vývoj bude analyzován prostřednictvím klíčových ekonomických, technologických, informačních, strategických a vzájemně působících faktorů. Na základě analýzy budou zpracovány klíčové faktory působící na vývoj havarijního pojištění v České republice. Řešením diplomové práce bude stanovení faktorů působících na vývoj havarijního pojištění a odhad budoucích vývojových trendů.

Metodika

Literární rešerše byla vypracována na základě důkladného prostudování odborné literatury, publikací a vymezením teoretických přístupů pojistné teorie.

Analytická část byla zpracována na základě veřejně dostupných statistik vývoje pojistného trhu České asociace pojišťoven, především z výročních zpráv, statistik vývoje pojistného trhu, pojištění vozidel a individuálních výsledků jednotlivých členů. Dále práce zpracovává získané informace z časových řad Českého statistického úřadu a informace z osobních rozhovorů s představiteli Kooperativy pojišťovny, a.s., Vienna Insurance Group a Allianz pojišťovny, a.s.

3 Literární rešerše

3.1 Historie pojišťovnictví po roce 1989

Prosinec roku 1989 je označován jako počátek období, kdy započal přechod od centrálně plánovaného hospodářství k tržnímu hospodářství a pádem komunistického zřízení se tak otevřela cesta i k demonopolizaci pojišťovnictví. V transformující se československé ekonomice se velmi dynamicky transformovalo i pojišťovnictví, neboť se prováděla vnitřní rekonstrukce pojišťovnictví, přizpůsobovalo se novým podmínkám a též se počalo na úpravách ekonomicko-právního prostředí.

S účinností od dne 28. května 1991 byl přijat zákon č. 185/1991 Sb. o pojišťovnictví, který umožňoval provozovat pojišťovací činnost na území České republiky subjektům, které splňují podmínky pro tuto činnost stanovené tímto právním předpisem. Tento zákon souhrnně upravoval právní postavení pojišťoven a zajišťoven, podmínky podnikání v pojišťovnictví a státní dozor nad pojišťovnami. [6]

I když pád komunistického režimu v listopadu roku 1989 umožnil obnovení pluralitní demokracie a došlo k mnohým reformám uvnitř státu, s demonopolizací československého pojišťovnictví se prakticky začalo až 1. března 1991, kdy svoji činnost zahájila „Kooperatíva, družstevná česko-slovenská poisťovna, akciová spoločnosť v Bratislavě“. Tato pojišťovna byla založena jako univerzální pojišťovna s oprávněním vykonávat všechny druhy smluvního pojištění na území Československa. Zakládajícím orgánem byly družstevní svazy výrobních a spotřebních družstev České republiky a Slovenské republiky a kapitálovou účast v ní měla i rakouská pojišťovna Wiener Städtische Versicherungs A.G., Vídeň jako zahraniční investor. První zahraniční pojišťovna v Československu byla holandská životní pojišťovna „Nationale-Nederlanden, Praha“, která byla zaregistrována dne 27. května 1992 a svoji vlastní činnost začala vykonávat 1. června 1992 sjednáváním životního a úrazového pojištění. [4]

Koncem roku 1992 vzniklo nejvíce pojišťoven na československém pojistném trhu. K 31. prosinci 1992 mělo oprávnění k výkonu pojišťovací činnosti na území České republiky 12 pojišťoven a 9 registrovaných obchodních zastupitelstev zahraničních pojišťoven. Na území Slovenské republiky to bylo 9 pojišťoven a 1 registrované obchodní zastupitelstvo zahraniční pojišťovny. Tento počet během následných 5 let narůstal, než se začal postupně stabilizovat. [4]

Následujícím mezníkem ve vývoji pojišťovnictví na území České republiky bylo rozhodnutí porady ekonomických ministrů ze dne 10. dubna 1998 o přechodu ze zákonného na povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. V této návaznosti se rok 1999 stal přelomovým rokem, neboť byl přijat zákon č. 168/1991 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tímto zákonem se upravilo pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a zřídila se Česká kancelář pojistitelů. Zákon definitivně ukončil monopolní postavení České pojišťovny, liberalizoval trh, umožnil konkurenci a harmonizoval v této oblasti české pojistné právo se směrnicemi Evropského hospodářského společenství. Pojišťovny, které v průběhu roku 1999 požádaly o licenci na provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a splnily stanovené podmínky, začaly pojištění vozidel od 1. ledna 2000 úspěšně provozovat. Těchto pojišťoven bylo celkem 11. [27]

Neméně důležitým rokem byl rok 2003, který byl posledním rokem před přistoupením České republiky k Evropské unii a pro české pojišťovnictví to znamenalo završení procesu harmonizace českého pojistného práva s legislativou Evropské unie. V prvním čtvrtletí byly zveřejněny čtyři klíčové zákony týkající se pojištění a pojišťovnictví, mezi které patří zákon o pojistné smlouvě, zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátor pojistných událostí, novela zákona o pojišťovnictví a novela zákona o odpovědnosti z provozu vozidla. Koncem ledna roku 2004 prezident České republiky podepsal příslušné zákony a tímto byla dovršena harmonizace českého pojistného práva s legislativou Evropské unie, neboť se podařila adekvátní implementace příslušných směrnic a zákonů při respektování charakteru i stupně rozvoje českého pojistného trhu. [28] [29]

Vlivem postupně se zvyšující regulace pojistného sektoru dochází v roce 2012 k implementaci antidiskriminační legislativy, která boří tradiční základy pojistné matematiky a promítá se negativně do cen pojištění, neboť přináší dražší životní pojištění pro ženy. Od roku 2013 totiž dochází ke zrovnoprávnění mužů a žen v životním pojištění, neboť do této doby byly ženy zvýhodňovány levnějším pojistným vzhledem k celkové úmrtnosti, délce života a celé řadě dalších statistických údajů. [30]

Za poslední významnou událost, která značně ovlivnila pojistných trh, lze označit přijetí zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který nabyl účinnosti k 1. lednu 2014. Občanský zákoník byl tedy přesně po padesáti letech přepracován a na pojistném trhu tento zákon zasáhl především zdražením vybraných produktů, pozměnil procesy při uzavírání pojistné smlouvy, likvidaci pojistných škod a klient je nyní ve středu zájmu.

Jednou z oblastí, kterou významně zasáhl nový občanský zákoník, je pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, nově označované jako pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem motorového vozidla. Zde došlo k navýšení pojistného a to z několika důvodů. Mezi hlavní důvody spadá vyšší administrativní náročnost pro pojišťovny, zvýšení nákladů na odškodnění vlivem náhrady újmy na zdraví, možnost uplatnit náhradu újmy i pro třetí osoby a odvedením příspěvku ve výši 3% z přijatého pojistného do Fondu zábrany škod. Od 1. ledna 2014 došlo ke kompletnímu přepracování pojistných podmínek dle platné legislativy. Pojišťovny jsou povinny vydat doklad o pojištění, který se nazývá pojistka nebo pojistný certifikát. Zájemce o pojištění musí s poskytovatelem pojištění sepsat pojistný zájem¹. Povinností pojišťovny je zjistit pojistný zájem pojištěného a proto když v průběhu pojištění tento zájem pomine, může klient smlouvu zrušit ihned. [40]

V případě likvidace pojistných škod nepodává nový občanský zákoník žádné vodítko, jak postupovat při likvidaci, která se tak stala velmi individuální záležitostí a otevírá prostor pro individuální dojednávání výše odškodnění. Nově se odškodňují i nové nároky, mezi které patří bolestné, ztráta nejbližšího člověka nebo ztížené společenské uplatnění. [40]

3.2 Formy pojištění

Formy pojištění jsou charakterizovány mírou krytých náhodných potřeb daným druhem pojištění, které jsou splněny za předpokladu krytí plně náhodných potřeb. Udávají závislost výše pojistného plnění na výši náhodné potřeby, neboli na výši škody. Existují dva druhy forem pojištění, mezi které patří pojištění škodové a pojištění obnosové a udávají závislost výše pojistného plnění na výši náhodné potřeby nebo škody. [3]

¹ Pojistný zájem je oprávněná potřeba ochrany před následky pojistné události a prokazuje se souhlasem pojištěného k pojištění.

3.2.1 Pojištění škodová

Pojištění škodové vychází z kvantitativních vztahů mezi výší pojistného plnění a škody, proto se v rámci něj hovoří o krytí konkrétních potřeb. Jeho účelem je náhrada vzniklé škody, kdy pojistné plnění nesmí vést k obohacení, ale pouze k částečné náhradě vzniklých škod. Pokud nastane situace, že pojistník bude mít uzavřené škodové pojištění u více pojišťoven, dle právní úpravy nesmí plnění za škodu přesáhnout její výši, a proto pojišťovny vyplatí škodu v určitém poměru jen do její celkové výše. Jestliže by nastalo plnění vyšší, než je hodnota škody, bude toto jednání kvalifikováno jako pojistný podvod. Škodová pojištění jsou typická pro pojištění odpovědnosti a majetku. [3]

Ryzí zájmové pojištění

Ryzí zájmové pojištění se označuje jako pojištění bez pojistné částky neboť není ujednána pojistná částka a pojistné plnění je ve výši škody. Této formy pojištění lze využít v případech pojištění předmětů, u kterých je určitelná maximální výše škod. Tato forma pojištění se užívá například u havarijního pojištění automobilu. [3]

Pojištění na první riziko

Pojištění na první riziko lze označit jako ohraničené ryzí zájmové pojištění, kde základním pilířem je stanovení limitu pojistného plnění. Do stanovené výše limitu se škoda kryje v plné výši, a pokud je škoda vyšší než stanovený pojistný limit, pojistné plnění není přiznáno. Pojištění na první riziko se využívá především u odpovědnostních pojištění, pojištění domácnosti a právní ochrany, kde se počítá s malými škodami o vyšší frekvenci a ojedinělými velkými škodami. [3]

Pojištění na plnou hodnotu

Pojištění na plnou hodnotu je takové pojištění, kdy pojistník při uzavírání pojištění sám určuje hodnotu svého majetku s ohledem na změny ekonomického charakteru. Pojistné plnění je závislé na celkové udané hodnotě pojištěného majetku, protože pojistná částka udává horní hranici pojistného plnění, intenzitu pojistného plnění. Pojištění na plnou hodnotu je charakteristické častým podpojištěním.

Pokud pojistník sjedná pojistnou částku na nižší úroveň než je celková reálná hodnota majetku, dochází k záměrnému podpojištění. Pojistník bude platit nižší pojistné,

ale při výskytu škodní události bude pojišťovna postupovat dle všeobecných pojistných podmínek a pojištěný bude krácen na pojistném plnění. Pojišťovny proto nabízejí pojistníkům možnost takzvané indexace, kdy pojišťovna sama kontaktuje klienta s návrhem na indexaci pojistné částky. [3]

3.2.2 Pojištění obnosová

Hlavním znakem pojištění obnosových je pojištění na pojistnou částku, která udává absolutní výši pojistného plnění. Při pojistné události se nezjišťuje skutečná výše potřeby, ale vyplácí se pojistné plnění ve výši pojistné částky nebo v rozsahu určitého procenta z pojistné částky. Pojistné plnění je nezávislé na výši škody, důležitá je pouze stanovená výše pojistné částky obsažená ve smlouvě.

Obnosového pojištění se využívá u rizik, kde nelze přímo peněžně vyčíslit potenciální výši škody. Tato forma se využívá u pojištění na dožití, pojištění smrti, pojištění invalidity a pro pojištění pracovní neschopnosti. Ve velikosti pojistných částek nebo počtu pojištění sjednaných, pro krytí jednoho rizika, neexistují žádná právní omezení. Je pouze na pojistníkovi, kolik je ochoten vynaložit peněžních prostředků na zabezpečení pojištěného. [3]

3.3 Členění pojištění

Členit pojištění lze z několika věcných i formálních pohledů, kdy se také musí rozlišovat pojištění komerční a sociální. V komerčním a soukromém pojištění se nejčastěji využívá členění z hlediska právního a to na pojištění smluvní a dobrovolné.

3.3.1 Pojištění smluvní

Dobrovolně smluvní

Tento druh pojištění je nejstarším známým pojištěním v historii pojišťovnictví. Jedná se o nejobvyklejší způsob uzavření právního vztahu mezi pojistitelem a pojistníkem. Je tedy pouze na pojistníkovi, u kterého pojistitele se pojistí a jestli se vůbec pojistí. Pojistitel hledá nejkvalitnější míru zabezpečení za co nejnižší cenu. [7]

Povinně smluvní

Povinně smluvní pojištění je právním předpisem určená povinnost sjednání pojistné smlouvy. Pojistník se ale na druhé straně může svobodně rozhodnout mezi institucemi nabízejícími pojištění, musí být ale dle zákona pojištěn. Jeho funkce spočívá v ochraně následků činností, které mohou nést zvýšené riziko při jejich vykonávání a může být označován jako mezidruh pojištění dobrovolně smluvního a zákonného. Za povinně smluvní pojištění označujeme především pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. [7]

3.3.2 Pojištění zákonné

Pojištění zákonné vzniká automaticky u všech činností, které zákon spojuje s povinností vzniku tohoto pojištění bez podepsání pojistné smlouvy. U tohoto druhu pojištění z právního předpisu vyplývá povinnost platit stanovené pojistné, které je stanoveno institucemi ve stanovených termínech. [3]

Zákonným pojištěním je například Zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu způsobenou zaměstnanci při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání, kde zaměstnavatel je povinen se přihlásit pojišťovně pokud zaměstnává alespoň jednoho zaměstnance. Zákonné pojištění se vztahuje na všechny zaměstnavatele, bez ohledu na počet zaměstnanců a nevztahuje se na zaměstnavatele, kteří mají podle zákona postavení státního orgánu. [42]

3.4 Pojištění vozidel

3.4.1 Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je právně upraveno zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a dalšími příslušnými právními předpisy. [24]

Pojištění odpovědnosti se sjednává právním předpisem, který stanovuje povinnost pojištěného nahradit újmu způsobenou provozem vozidla v případě pojistné události klasifikované jako nahodilá událost. [15]

Pojištění odpovědnosti je povinen sjednat každý majitel motorového vozidla, který vozidlo provozuje na veřejných komunikacích, kdy toto pojištění kryje škody způsobené tímto vozidlem a naopak nekryje škody způsobené na vlastním vozidle. [5]

3.4.2 Zelená karta

Zelená karta je dokument, který vydává pojišťovna v příslušné zemi, u které má majitel vozidla sjednáno pojištění. Vydání probíhá na základě Dohody o zelených kartách, kterou zastřešuje Rada kancelářů se sídlem v Londýně. Díky existenci zelené karty je umožněna mezinárodní cirkulace vozidel a slouží tak jako doklad pojištění odpovědnosti za provoz vozidla, přecházejícího z území jednoho státu do druhého.

Ucelený systém zelených karet zabezpečuje fungování mezinárodního systému vzájemných kompenzací škod způsobených provozem vozidel na příslušných místních komunikacích. Při škodách na území cizího státu poškozené osoby odškodní kancelář toho státu, na jehož území došlo k dopravní nehodě. Následně kancelář, která vyplatila škodu, může vymáhat navrácení pojistného plnění od kanceláře státu, ve kterém je viník pojištěn. Funkčnost celého systému je zajištěna skutečností, že v každém členském státě působí jen jedna kancelář a všechny pojišťovny působící na území příslušného státu musí být jejími členy a přispívat na její činnost. [2]

“Při provozu vozidla na pozemní komunikaci je jeho řidič povinen mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky. To neplatí pro řidiče vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a řidiče cizozemského vozidla, jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu.” [24]

3.4.3 Česká kancelář pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla jako profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území České republiky oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. [24]

Česká kancelář pojistitelů spravuje garanční fond, ze kterého se hradí škody způsobené nepojištěnými vozidly a spravuje také i fond zábrany škod, do kterého odvádí

pojišťovny 3% z přijatého pojistného. Získané prostředky jsou rozdělovány mezi hasiče, záchranáře a subjekty realizující projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Česká kancelář pojistitelů provozuje hraniční pojištění a provozuje informační středisko. Jeho hlavní činností je zjišťování, uchování a poskytování údajů o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky. Následně zabezpečuje plnění úkolů, které souvisí s jejím členstvím v Radě kancelářů, uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány, které jsou v jiných členských státech pověřeny vyřizováním žádostí o náhradní plnění, a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod. Spolupracuje s řadou státních orgánů ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti, vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti. Její důležitou funkcí je předávání dat o pojištěných vozidlech Centrálnímu registru vozidel za účelem porovnání s daty registrovaných vozidel, a identifikuje tak registrovaná nepojištěná vozidla.

Zlomovým datem pro Českou kancelář pojistitelů bylo datum 15. ledna 2015, odkdy již není Česká kancelář pojistitelů oprávněna vymáhat sankční poplatek za každý den bez platného pojištění. Majitelům nepojištěného vozidla nadále hrozí pokuta ve správním řízení ve výši až 40 000 Kč. [35]

3.4.4 Havarijní pojištění

Havarijní pojištění je specifikováno jako pojištění dobrovolně smluvní, které na rozdíl od pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla nevyplývá ze zákona žádná povinnost toto pojištění uzavřít a je tak pouze na majiteli vozidla, zda si jej sjedná. Havarijní pojištění se sjednává jako preventivní ochrana před nahodilými událostmi, aby zmírnilo finanční zatížení majitele vozidla, a je sjednáno nejčastěji pro případ krytí škody na pojištěném vozidle v důsledku poškození vozidla nárazem, vandalstvím, poškozením, zničením či odcizením vozidla nebo jeho částí.

Pojistná částka vozidla

S pojistnou částkou úzce souvisí pojistné plnění, které pojišťovna vyplácí ve výši nákladů na opravu, pokud nepřekročí časovou hodnotu vozidla před nehodou. Pojištěný obdrží částku od pojišťovny sníženou o spoluúčast uvedenou v pojistné smlouvě. Vozidlo

lze havarijně pojistit pro několik možných rizik a pojistná částka se sjednává na cenu novou nebo obvyklou.

Nová cena

Pojistná částka odpovídá pořizovací ceně vozidla, za kterou lze vozidlo, v daném místě a v daném čase, pořídit za stejnou nebo srovnatelnou cenu znovu jako věc stejnou nebo novou.

Kalkulace a výsledná výše pojistného je dále upravena koeficientem za stáří vozidla, který se snižuje v závislosti na klesající obecné ceně vozidla. V případě částečné škody při pojistné události je pojistné plnění stanoveno v cenách nových náhradních dílů a nedochází ke snížení pojistného plnění dle opotřebení poškozených dílů. Při sjednání nové ceny vždy platí ujednání, že maximálním limitem pojistného plnění při totální škodě je obvyklá cena vozidla. [33]

Obvyklá cena

Pojistná částka odpovídá obvyklé ceně vozidla, za kterou je možné obdobné vozidlo stejné značky modelu a stáří pořídit na trhu s ojetými vozidly. Obvyklá cena odpovídá přiměřeným nákladům na pořízení srovnatelné věci stejného druhu, kvality a opotřebení ke dni ocenění na českém trhu. [41]

Předmět pojištění

Předmětem pojištění může být pouze motorové vozidlo s přidělenou státní poznávací značkou a platným technickým průkazem v provedení s obvyklou výbavou. Předmětem pojištění může být i nestandardní výbava² nebo i jiné předměty pojištění, a to v rozsahu, ve kterém jsou výslovně uvedeny v pojistné smlouvě.

Krytá rizika

Pojištění lze sjednat pro rizika, která jsou vždy uvedena v pojistné smlouvě, mezi něž se řadí základní havárie, sezonní havárie, odcizení, živel a vandalismus.

² Nestandardní výbavou se rozumí příslušenství vozidla, která zvyšuje užitnou hodnotu vozidla a není zahrnuta do standardní výbavy. Mohou jí být malby, folie, polepy, tuningové doplňky, nestandardní disky a pneumatiky, taxametr, vyhledávací zařízení aj.

Základní havárie

Pojištění se vztahuje na škodu na pojištěném vozidle, nestandardní výbavě, pokud je dopojištěna, vlivem působení vnějších mechanických sil vzniklých zejména při střetu pojištěného vozidla s jiným vozidlem či překážkou, nebo při nárazu a pádu.

Sezónní havárie

Pojištění se vztahuje na stejná rizika jako u základní havárie avšak pouze v časově vymezeném rozsahu. Uvedený časový rozsah se netýká ostatních pojistných nebezpečí, která jsou v pojištění zahrnuta, a využívá se především pro pojištění motocyklů.

Odcizení

Pojištění se vztahuje na krádež a loupež pojištěného vozidla, nestandardní výbavy, pokud je dopojištěna, nebo jiného předmětu pojištění a jejich částí. Vztahuje se také na neoprávněné užívání pojištěného vozidla včetně nestandardní výbavy.

Živel

Pojištění se vztahuje na škodu na pojištěném vozidle, nestandardní výbavu, pokud je dopojištěna, nebo jiném předmětu pojištění vzniklou působením přírodních fyzikálních jevů včetně působením zvířete na zaparkovaném vozidle.

Vandalismus

Pojištění se vztahuje na škodu na pojištěném vozidle, nestandardní výbavu, pokud je dopojištěna, vzniklou v důsledku úmyslného jednání třetí osoby, které ji nepřináší žádné materiály obohacení. [14]

Náhrada škody

Havarijní pojištění je uzavřeno pro krytí náhrady vzniklé majetkovou újmou v souvislosti s riziky, které jsou zahrnuty v pojistné smlouvě. Havarijní pojištění je zákonem upraveno pouze obecně, a proto řada práv a povinností se liší u různých pojišťoven, kde jsou přesně definovány pojistnými podmínkami. Při havárii se vždy požaduje fotodokumentace a je kontaktována asistenční služba příslušné pojišťovny. Následně je na prohlídku vyslán likvidátor příslušné pojišťovny, který také pořídí

fotodokumentaci a sepíše protokol o poškození vozidla, který je podkladem pro likvidaci pojistné události. [1]

Mezi nejčastější komplikace patří řešení škod, kdy automobil je pořízen na leasing. Zásadní problémem je, že vozidlo je fakticky pojištěno na částku jeho pořizovací ceny, nikoliv na částku celkového leasingu. Při nehodě, u které je následně škoda likvidátorem kvalifikována jako totální škoda, pojišťovna plní částkou s odečtenou spoluúčastí a cenou zbylého vraku tj. použitelných částí vozidla. V leasingových podmínkách je uvedeno, že v okamžiku zániku předmětu dochází k předčasnému ukončení leasingu, a to s sebou nese povinnost příjemce leasingu doplatit zbytek ceny za finanční službu. Pojistné plnění je u leasingu vinkulováno ve prospěch leasingové společnosti, proto pojistné plnění přechází na účet leasingové společnosti a provozovatel vozidla musí doplatit rozdíl mezi pojišťovnou vyplacenou hodnotou a částkou za leasingovou službu po odečtení již splacené části. Tento fakt je možno řešit doplňkovým pojištěním. [1]

3.4.5 Doplňková pojištění

Pojištění skel

Pojištění skel se sjednává pro všechna výhledová skla pojištěného vozidla včetně průhledných materiálů sloužících jako výplně oken určených k výhledu z vozidla.

Pojistným nebezpečím je jakákoli nahodilá událost směřující k poškození nebo zničení skla. Sklo může být poškozeno nebo zničeno v důsledku působení vnějších mechanických sil. Mezi nejčastější vnější mechanické síly patří havárie, živelné události a dále poškození nebo zničení způsobených odcizením, vandalismem a poškozením zaparkovaného vozidla zvířetem. Limit pojistného plnění je horní hranicí pojistného plnění při jedné pojistné události. Výši limitu pojistného plnění si pojištník zvolí v pojistné smlouvě a sjednává se bez spoluúčasti.

Pojištění skel lze sjednat v několika variantách, jako je pojištění pouze čelního skla, všech obvodových skel a dále v přesně stanoveném limitu pojistného plnění či v bezlimitní variantě. [20]

Živelní pojištění

Živelní pojištění vozidla je sjednáno pro případ poškození nebo zničení pojištěného vozidla, jež vzniklo působením přírodní fyzikální síly, například požárem a jeho

průvodními jevy, povodní nebo záplavou, vichřicí, úderem blesku, krupobitím, sesuvem půdy, zřícením skal nebo zemin, tíhou sněhu nebo námrazy, sesouváním, nebo zřícením lavin a pádem stromů, stožárů nebo sloupů veřejného osvětlení či telekomunikací nebo jejich částí. Mezi uvedené jevy se neřadí vnější mechanické síly, které vznikly důsledkem pohybu jedoucího vozidla bezprostředně před jeho střetem s jakoukoli překážkou nebo tělesem.

Události způsobené povodní se považují za likvidní pouze v případě, jestliže k povodni došlo po uplynutí čekací doby, která je stanovená v pojistných podmínkách. Toto ustanovení bylo zavedeno díky častým povodním. Taktéž se pojištění obvykle nevztahuje na poškození nebo zničení nestandardní výbavy vozidla. Na živelní riziko může být pojištěno pouze vozidlo s platným technickým průkazem. [23]

Úrazové pojištění osob dopravovaných vozidlem

Pojištění se vztahuje na všechny osoby včetně dětí, které jsou přepravované v motorovém vozidle, které je uvedeno v pojistné smlouvě s výjimkou motocyklu s postranním vozíkem a čtyřkolky. Vozidlo musí podléhat registru vozidel v České republice, musí být vybaveno platným českým technickým průkazem a splňovat podmínky provozu na pozemních komunikacích. Pojištění kryje případy, kdy dojde ke smrti následkem úrazu, trvalých následků úrazu, léčení následku úrazu a často se již u jednotlivých pojišťoven vyskytuje i pobyt v nemocnici následkem úrazu.

Plnění je vždy poskytováno na základě příslušných oceňovacích tabulek pojišťovny, u které je pojištění sjednáno. Tyto oceňovací tabulky se v průběhu roku mohou upravovat. Vždy se plní dle aktuálních tabulek a napříč pojistným trhem jsou u jednotlivých pojišťoven patrné rozdíly v těchto tabulkách.

V tomto pojištění se lze setkat s celou řadou výluk, kdy nejběžněji pojistitel neplní v případě pojistných škod, k nimž došlo při provádění typových zkoušek rychlosti, brzd, zvratu a stability vozu, dojezdu s nejvyšší rychlostí, nebo v případě přepravy osob na místě vozidla, které není podle obecně závazných právních předpisů určeno k přepravě osob. Dále pojišťovny neplní v případě, že vozidlo bylo využíváno jako pracovní stroj, či bylo využíváno na automobilových závodech, k trestné činnosti, nebo pokud byla osoba, jež řídila vozidlo, pod vlivem alkoholu, omamných nebo psychotropních látek a jedů. [13]

Pojištění pracovní neschopnosti a hospitalizace

Toto pojištění rozšiřuje již zmíněné úrazové pojištění o riziko denního odškodného a to pro případ pobytu v nemocnici nebo domácí péče, kdy výplata začíná od dvacátéhodevátého dne pracovní neschopnosti. Pojistné se stanovuje na základě denního odškodného, které je ve výši řádek stovek korun českých. Škoda musí nastat následkem zaviněné i nezaviněné dopravní nehody. [37]

Pojištění zavazadel

Pojištění se vztahuje na zavazadla a hmotné věci osobní potřeby přepravované v pojištěném vozidle, případně v uzamčeném prostoru střešního boxu upevněném na vozidle. Vztahuje se také i na střešní a zadní nosič a dále na střešní box určený pro přepravu zavazadel, který je instalovaný na pojištěném vozidle.

Pojistitel poskytne pojistné plnění v případě poškození zavazadla, nosiče nebo střešního boxu v podobě úhrady účelně vynaložených nákladů na jeho opravu, a to až do výše obvyklé ceny. V případě zničení, ztráty nebo odcizení zavazadel, nosiče nebo střešního boxu poskytne pojistitel pojistné plnění ve výši jeho obvyklé ceny. Použitelné zbytky poškozených věcí zůstávají osobě či společnosti, které bylo vyplaceno pojistné plnění, nicméně zůstatková hodnota těchto zbytků, za kterou je možné ji zpeněžit, bude od tohoto plnění odečtena.

V případě odcizení zavazadla je povinnost vždy doložit ukončené šetření policií a prokázání pořízení či vlastnictví zavazadla, střešního a zadního nosiče či střešního boxu pojištěným. Pokud se tak nestalo, je pojistitel oprávněn rozhodnout o snížení nebo odmítnutí pojistného plnění. [11]

Pojištění nákladů na nájem náhradního vozidla

Předmětem pojištění je úhrada nákladů na nájem náhradního vozidla, které pojištěný vynaložil při pojistné události v důsledku opravy pojištěného vozidla prováděné v souladu s příslušnými technologickými normami, kdy tato doba končí dnem možného vyzvednutí vozidla z opravy. Dále je pojištění likvidní po dobu nezbytně nutnou k pořízení jiného odpovídajícího vozidla v případě totální škody a taktéž po dobu do nalezení odcizeného pojištěného vozidla, kdy tato doba končí dnem, kdy bylo vozidlo možno po jeho nalezení poprvé vyzvednout.

Pojistitel poskytne pojistné plnění do výše nákladů nepřevyšující obvyklou cenu nájmu vozidla pro příslušnou tovární značku v daném regionu avšak maximálně do výše hranice pojistného plnění, stanovený počet dní s denním limitem sjednaným v pojistné smlouvě. [18]

Pojištění asistence

Poskytováním asistenčních služeb se rozumí pomoc osobám, které se dostanou do neshody v důsledku pojistné události, kdy se především jedná o zajištění, zorganizování a úhradu služeb spojenou s likvidací následků pojistné události, jež postihla pojištěné vozidlo a jeho posádku.

Pojistník obdrží asistenční kartu, na které jsou uvedena telefonická spojení na asistenční společnosti, které si pojišťovny pro tyto případy najímají a dále důležité informace o pojištění, které následně sdělují asistenčním společnostem, aby mohly zkontrolovat platnost asistenčních služeb a jejich rozsah.

U každé pojišťovny je nabídka asistenčních služeb různorodá a s rostoucí konkurencí se nabízené služby zkvalitňují. Všechny pojišťovny nabízejí základní verzi asistenčních služeb zdarma k pojistným produktům. [17]

Pojištění právní ochrany

Spočívá v závazku ochrany oprávněných právních zájmů pojištěného souvisejících s pojištěným vozidlem. Pojištěnými jsou vlastník, provozovatel nebo nájemce pojištěného vozidla, oprávněný řidič pokud je držitelem příslušného platného řidičského oprávnění a osoby přepravované v pojištěném vozidle.

Pojištění právní ochrany je poměrně problematické, neboť zde záleží na právním výkladu, který je velmi složitý po změně občanského zákoníku a obsahuje nadměrné množství výluk a omezení, kdy pojišťovna je oprávněna odmítnout pojistné plnění.

Pojištění právní ochrany se vztahuje na následující situace:

Mimosmluvní náhrada újmy

Uplatňuje se při oprávněných nárocích pojištěného, který utrpí újmu způsobenou zásahem do svého práva na ochranu zdraví či života, na škodu na věci nebo zvířeti, náhradu újmy vůči třetí osobě, jež má povinnost způsobenou újmu nahradit na základě

občanskoprávních předpisů. Uplatňuje se i v souvislosti s jinou nemajetkovou škodou při plnění pracovních úkolů, na náhradu škody vůči zaměstnavateli, který za škodu odpovídá.

[19]

Trestní a přestupkové právo

Pojištěné osoby jsou obhajovány v přestupkovém nebo trestním řízení, které je proti nim zahájeno správním orgánem nebo orgánem činným v trestním řízení v důsledku jednání nebo opomenutí. To může mít za následek postih dle přestupkového, trestního nebo jiného zákona. Avšak toto řízení nesmí být vedeno pro trestný čin nebo přestupek spáchaný z nedbalosti. [19]

Závazkové právo

Spočívá v ochraně oprávněných právních zájmů, jestliže dojde bez jeho přičinění k porušení smluvních povinností ze strany fyzické či právnické osoby, s níž pojištěný uzavřel platnou smlouvu. Platí i pro uplatnění oprávněných nároků na úhradu újmy vyplývající z porušení smluvních povinností. Nevztahuje se na ochranu právních zájmů pojištěného ve sporech, které probíhají u soudů nebo jiných orgánů, jež mají sídlo mimo území České republiky. [19]

Forma poskytování právních rad je 24 hodin denně, 365 dní v roce, poskytují se informace o právních předpisech a postupech v oblasti provozu silničních vozidel, informace o adresátech a kontaktech na policii, advokáty, matriky, notáře, státní správu, soudy, velvyslanectví. Dále je účelem zprostředkování kvalifikovaného právního zastoupení, překladů a tlumočení a to výhradně při silniční, hraniční a celní kontrole, při komunikaci s účastníky či svědky dopravní nehody a při jednání se státními orgány, finanční úhradě nezbytných výdajů, pokud je tyto zapotřebí účelně vynaložit v souvislosti s poskytnutím právní rady v případě oprávněných zájmů. [9]

Pojištění nestandardní výbavy

Pojištění nestandardní výbavy rozšiřuje pojistnou ochranu vnitřního i vnějšího vybavení o prvky nestandardní výbavy vozidla proti rizikům ve stejném rozsahu a spoluúčasti jako sjednané havarijní pojištění. Jedná se například o nestandardní výbavu

v podobě audiovizuální techniky, která je ve vozidle zabudovaná nad rámec standardní výbavy vozidla, malby a reklamy na vozidle, ochranný rám, nestandardní disky kol nebo zavazadlový střešní box.

Pojištění věcí během silniční dopravy

Předmětem pojištění jsou hmotné věci, které jsou i nejsou ve vlastnictví pojištěného, neboli věci vlastní včetně vlastních zásob a věci cizí, které pojištěný oprávněně využívá nebo převzal za účelem poskytování služby na základě smlouvy, objednávky nebo zakázkového listu. Pojištěné věci se dále rozdělují dle rizikovosti do rizikových skupin a následně je vypočítáno pojistné.

Pojištění věcí během silniční dopravy má taktéž řadu výluk, mezi které lze uvést předměty, které jsou předmětem jiného typu doplňkového pojištění, jako zavazadla a osobní věci, elektronika, finanční prostředky, cennosti, výbušniny, střelivo, motorová vozidla s přidělenou SPZ. Předmětem také nejsou cizí věci převzaté za účelem provedení dopravy, či obstarání přepravy, vada výrobku, vadné či nevhodné balení a jiné. [22]

Pojištění nezaviněné nehody

Pojištění se sjednává pro případ poškození nebo zničení pojištěného vozidla výhradně při dopravní nehodě, ke které došlo zaviněním výlučně jiným účastníkem nehody. Dopravní prostředek je ve vlastnictví či provozování subjektu odlišném od pojištěného, přičemž protistrana a její dopravní prostředek byly identifikovány. Pojištění kryje škody na vozidle v plné výši obvyklé ceny vozidla a pojišťovna přebírá veškerou agendu pro vyřízení škody s pojišťovnou, u které má viník sjednané pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem motorového vozidla při dopravní nehodě.

Pojištění nezaviněné nehody je vlivem konkurenčního prostředí často doprovázeno, u jednotlivých pojišťoven, službami navíc, jako je například živelní pojištění, zapůjčení náhradního vozidla u smluvní půjčovny po celou dobu opravy vozidla a další. [16]

GAP

Guaranteed Asset Protection v překladu znamená garantovaná ochrana majetku. Pojištění GAP slouží k omezení snižování pojistného plnění z důvodu poklesu jeho obvyklé ceny, neboli chrání pojištěného před sníženým pojistným plněním, ke kterému

dochází v důsledku poklesu hodnoty vozidla v čase. Pojištění GAP poskytuje pojistnou ochranu v případě odcizení vozidla nebo v případě totální škody způsobené havárií, živlem či vandalismem a kryje tedy rozdíl mezi pořizovací cenou vozidla a aktuální časovou cenou, kterou mělo vozidlo před vznikem pojistné události. Toto pojištění je určeno pro nová vozidla a velkou důležitost má v případě pořízení vozidla na leasing. [10]

Pojištění dětských autosedaček

Pojištění se vztahuje na případy havárie, živelní události, vandalismu, odcizení a ztráty. Ztrátou se rozumí stav, kdy fyzická osoba v souvislosti s pojistnou událostí prokazatelně pozbyla schopnost dětskou autosedačku nebo její část opatrovat. Dále se pojištění vztahuje pouze na dětské autosedačky, které jsou přepravované jako povinná výbava ve vozidle. Vozidlo musí být řádně uzavřeno a zabezpečeno proti vniknutí nepovolané osoby a pojistník musí prokazatelně dokázat, že pachatel užil zjevné násilí, aby překonal překážku chránící dětskou autosedačku před odcizením. Za překážku se samozřejmě nepovažuje plachta nebo jiný nepevný materiál. Limitem pojistného plnění je pořizovací cena autosedačky, případně úhrada účelně vynaložených nákladů na její opravu do výše její pořizovací ceny. [12]

Pojištění sportovní výbavy

Pojištění sportovní výbavy je novinkou loňského roku, které nabízí pouze pojišťovna Kooperativa a.s., Vienna Insurance Group. Předmětem pojištění se stává sportovní výbava, kterou se rozumí sportovní výzbroj, sportovní ochranné přilby, horolezecká a potápěčská výstroj, jednoúčelová sportovní obuv, demontovatelné střešní, zadní nebo vnitřní nosiče, speciální upevňovací prvky, demontovatelné zavazadlové střešní nebo zadní boxy a především vozidlo, kterým je sportovní výbava přepravována.

Sportovní výbava je pojištěna na stejná rizika, se kterými se lze setkat v rámci havarijního pojištění, tedy havárie včetně poškození pádem při její montáži a demontáži, nakládání a vykládání, nebo při jízdě. Dále je zde obsaženo riziko odcizení a živelní. Výhodou tohoto pojištění je, že pojištěna je nejenom sportovní výbava, ale i vozidlo a to pro případ poškození mechanickými silami působícími na vnější část vozidla, které byly zapříčiněny pádem sportovní výbavy při její montáži, demontáži, nakládání, vykládání, nebo při jízdě vozidlem.

Pojistnou událostí je pouze nahodilá událost, nikoli úmyslný čin. Ten by byl klasifikován jako pojistný podvod. Opět je velmi důležité se řídit pojistnými podmínkami, neboť pojištění má svá úskalí, kdy se musí dodržet mnoho pravidel a též pojišťovny uvádějí řadu výluk z plnění. [21]

Pojištění asistence – Šestý smysl

Šestý smysl je pojištění využívající nejmodernější technologie pro jednadvacáté století, se kterým na pojistný trh přišla Allianz pojišťovna, a.s. Jedná se o inteligentní systém okamžité pomoci, který rozšiřuje nabídku asistenčních služeb.

Stiskem záchranného tlačítka se okamžitě posádka vozidla spojuje s asistenční službou, která vysílá potřebnou pomoc. Při síle nárazu přesahující 2G se vozidlo spojuje s asistenční službou automaticky, a pokud se posádka neohlásí, je na místo okamžitě vyslána záchranná služba. Dále je zde zahrnuta asistence při odcizení vozidla, kde zabudované čidlo pozná neoprávněnou manipulaci s vozidlem a systém vysílá varovnou zprávu pojistníkovi a též Policii České republiky. Nespornou výhodou je též lokalizace dle Global positioning system, zkráceně GPS, neboť asistenční služba přesně ví, kde se vozidlo nachází a posádka tudíž nemusí udávat svoji pozici, což je velice vhodné při cestování. V neposlední řadě lze systém využít k technické podpoře, kterou lze využít při poruše či nehodě a rychlá pomoc ví, kam přesně má dorazit.

Vzhledem k současné nehodovosti, agresivitě a vážnějším nehodám má tento systém velký potenciál pro zmírnění následků dopravních nehod a celkové pomoci řidiči a posádce. [8]

Pojištění pro případ poškození vozidla zvířetem a zvěří

V první řadě si každý zájemce o pojištění musí uvědomit značnou rozdílnost v pojmech zvíře a zvěř, neboť tento fakt má obrovský dopad na následné pojistné plnění po dopravní nehodě. Zvířetem se rozumí každý živý obratlovec, kromě člověka, včetně volně žijícího zvířecího jedince a jeho samostatně života schopné formy, nikoliv však plod nebo embryo, čili se jedná jak o volně žijící tak o domácí zvířata. Zvěří dle zákona zákon č. 449/2001 Sb., o myslivosti, ve znění pozdějších předpisů, jsou pouze někteří obratlovci, kteří jsou výslovně citováni v tomto zákoně.

V praxi to vypadá tak, že pokud je pojištěn pouze střet se zvířím, nikoli se zvířetem, při škodní události nebude plněno například v případě dopravní nehody se skotem. V tomto případě za nehodu odpovídá majitel zvířete a škoda musí být vymáhána přímo na něm. V případě pojištění střetu se zvířetem by plněno bylo. Pokud by byla sražena srna, je plněno v obou případech. [32]

Plná úhrada opravy v zahraničí

Při havárii v zahraničí lze standardně vozidlo opravit i tam, nicméně to má svá úskalí v tom, že opravu musí odsouhlasit likvidátor, který musí uznat neefektivnost přepravy a následné opravy v České republice. V případě odsouhlasené opravy v zahraničí je plnění uhrazeno v korunách českých, přepočtem v kurzu ke dni vzniku škody, je odečtena spoluúčást a fakturovaná daň z přidané hodnoty v případě jejich plátců.

Aby se předešlo těmto komplikacím, lze připojistit plnou úhradu opravy v zahraničí, kdy jsou uhrazeny náklady na opravu poškozeného vozu v autorizovaných opravárnách v zahraničí. [34] [36]

3.4.6 All-risk pojištění

All-riskové pojištění je nejběžnějším způsobem, jak pojistit vozidlo odpovědností z provozu vozidla a zároveň havarijním pojištěním, neboť all-riskovým pojištěním se označuje případ, kdy na jedné pojistné smlouvě jsou obsaženy obě tyto rizika. Díky existenci jedné pojistné smlouvy dochází ke snižování nákladů na straně pojistitele a pojistník má na jedné smlouvě více rizik, na které by v opačném případě musel mít více pojistných smluv. Tyto pojistné smlouvy by musel uhradit zvlášť a pojišťovny většinou tyto pojistné smlouvy zvýhodňují v rámci slevové politiky. All-riskové pojištění vždy obsahuje pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, havarijní pojištění a zpravidla jeden nebo více druhů doplňkových pojištění.

3.4.7 Bonus vs Malus u Havarijního pojištění

Pojem bonus se prvně objevuje v devadesátých letech ve spojení s havarijním pojištěním, kde hlavní myšlenkou tohoto programu bylo poskytnout klientům slevu na pojistném z důvodu bezeškodného průběhu, budoucí preventivní účinek na snížení nehodovosti a neuplatňování drobných škod. Na bonus v rámci havarijního pojištění

navazuje dne 1.1.2000 demonopolizované pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla s rozšiřujícím pojem, který se nazývá malus.

Bonus představuje slevu na pojistném, přičemž malus přírážku k pojistnému. Tento systém je založen na škodném průběhu pojistníka, nikoli majitele vozidla. Bonus je udělován v případě, že pojistník neuplatnil na pojistiteli pojistné plnění, které by mělo vliv na bezeškový průběh. V řadě případů jsou pojišťovny schopny škodní průběh pojistníka si dohledat samy, dokládat jej pojistníci musí pouze v případě, že v centrálním registru vedeném Českou kanceláří pojistitelů se vyskytuje chyba, ať na straně dřívějších pojistitelů či na straně České kanceláře pojistitelů.

Při sjednávání pojistné smlouvy pojistitel zohledňuje celkový předcházející škodný průběh pojištění, a to slevou na pojistném v případě bezeškového průběhu pojištění nebo přírážkou k pojistnému v případě výplaty pojistného plnění z pojištění odpovědnosti. Taktéž pojistitel nepřihlíží k době přerušení pojištění odpovědnosti, přičemž celkový počet bezeškových měsíců se sčítá a doba přerušení pojištění odpovědnosti se nezapočítává do pojistné doby tohoto pojištění. Pojistitel má povinnost na vyžádání České národní banky předložit ke kontrole způsob stanovení výše pojistného včetně statistických údajů, na kterých je způsob stanovení výše pojistného založen. Dále musí Doložit potvrzení odpovědného pojistného matematika o správnosti způsobu stanovení výše pojistného. [24]

Systém bonus se využívá jak v havarijním pojištění, tak v rámci pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Systém malus se uplatňuje pouze v případě pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Tyto oba systémy jsou navázány na rodné číslo pojistníka, případně identifikační číslo osoby a taktéž i na druh motorového vozidla. Bonusový program má každá pojišťovna nastavený individuálně.

Tabulka 1: Slevový program za bezeškový průběh havarijního pojištění

Stupeň bonusu	Rozhodná doba	Bonus
B10	120 měsíců (a více)	50 %
B9	108 až 119 měsíců	45 %
B8	96 až 107 měsíců	40 %
B7	84 až 95 měsíců	35 %
B6	72 až 83 měsíců	30 %
B5	60 až 71 měsíců	25 %
B4	48 až 59 měsíců	20 %
B3	36 až 47 měsíců	15 %
B2	24 až 35 měsíců	10 %
B1	12 až 23 měsíců	5 %
B0	0 až 11 měsíců	0 %

Zdroj: Kooperativa pojišťovna a.s., Vienna Insurance Group, tvorba vlastní

3.4.8 Spoluúčast u havarijního pojištění

Spoluúčastí se rozumí částka, kterou se pojištěný podílí na pojistné události. Od pojistného plnění stanoveného pojišťovnou se odečítá částka stanovená procentní spoluúčastí či pevně stanovenou částkou, záleží na výši škody. Čím vyšší spoluúčast si pojistník sjedná, tím nižší bude celkové pojistné, zároveň však platí, čím vyšší spoluúčast, tím nižší pojistné.

Pevně stanovená částka

Vylučuje z pojistného plnění škody zanedbatelného rozsahu a tím snižuje pojišťovně celkové náklady spojené s likvidací škod a druhotně snižuje pojistné pojistníkovi.

Procentní

Cílem je motivovat pojistníka k předcházení škodám, kdy pojistné plnění je sníženo o spoluúčast procentně vyčíslenou z výše celkové škody.

Kombinovaná

Pojišťovny v praxi využívají kombinaci spoluúčasti vyjádřené pevně stanovenou částkou a procentní, kdy využívají všech jejich předností. Pojistník si obvykle vybírá z několika možností spoluúčasti a vždy je v nich zahrnuta pevně stanovená částka.

3.5 Pojišťovací zprostředkovatelé jako distribuční kanály

Zprostředkovatelskou činnost upravuje zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí, který stanovuje podmínky, za kterých může na území České republiky provozovat tuto činnost právnická nebo fyzická osoba jako:

- „a) vázaný pojišťovací zprostředkovatel (§ 5),*
- b) podřízený pojišťovací zprostředkovatel (§ 6),*
- c) pojišťovací agent (§ 7),*
- d) výhradní pojišťovací agent (§ 6a),*

e) *pojišťovací makléř (§ 8), nebo*

f) *pojišťovací zprostředkovatel, jehož domovským členským státem není Česká republika (§ 9)“*

Zprostředkovatel může provozovat zprostředkovatelskou činnost pouze v postavení, v jakém byl registrován. Registr vede Česká národní banka, která do něj jednotlivé zprostředkovatele i zapisuje za správní poplatek. Před provedením zápisu do registru Česká národní banka zjišťuje, zda jsou splněny veškeré podmínky stanovené zákonem pro zápis žadatele do registru. [26]

Vázaný pojišťovací zprostředkovatel

Je osoba, jež vykonává zprostředkovatelskou činnost jménem a na účet jedné nebo více pojišťoven, neinkasuje pojistné a nevyplácí plnění z pojistných nebo zajišťovacích smluv.

Ve své činnosti je vázán písemnou smlouvou s pojišťovnou, jejímž jménem a na jejíž účet jedná, řídí se jejími pokyny a v případě nabídky pojistných produktů více pojišťoven nesmí být tyto produkty vzájemně konkurenční. Pojišťovna, jejíž pojistný produkt nabízí, odpovídá za škodu jím způsobenou při výkonu zprostředkovatelské činnosti v pojišťovnictví.

Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro základní kvalifikační stupeň odborné způsobilosti. [26]

Podřízený pojišťovací zprostředkovatel

Je vázán na pokyny pojišťovacího zprostředkovatele, jedná jeho jménem a na jeho účet. Podřízeným pojišťovacím zprostředkovatelem může být pojišťovací agent, výhradním pojišťovací agent nebo pojišťovací makléř, který je i odměňován a odpovídá za škodu jím způsobenou při výkonu zprostředkovatelské činnosti v pojišťovnictví.

Podřízený pojišťovací zprostředkovatel spolupracuje na základě písemné smlouvy, neinkasuje pojistné a nezprostředkovává plnění z pojistných nebo zajišťovacích smluv.

Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro základní kvalifikační stupeň odborné způsobilosti. [26]

Výhradní pojišťovací agent

Vykonává zprostředkovatelskou činnost v pojišťovnictví pouze pro jednu pojišťovnu a to na základě písemné smlouvy, na její účet a též je touto pojišťovnou odměňován. Pojišťovna odpovídá za škody způsobené jeho činností.

Ve své činnosti je vázán vnitřními předpisy té jedné pojišťovny, a bylo-li tak dohodnuto, je oprávněn vybírat pojistné nebo zprostředkovávat plnění z pojistných smluv. Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro základní kvalifikační stupeň odborné způsobilosti.

Jelikož může být zmocněn vybírat od pojistníka pojistné nebo zprostředkovávat výplaty pojistného plnění, je povinen:

„a) udržovat trvale likvidní finanční jistinu ve výši 4 % z ročního objemu jím inkasovaného pojistného, nejméně však ve výši odpovídající hodnotě 17 000 EUR, nebo

b) používat pro převody pojistného a pojistného plnění výhradně zvlášť k tomu zřízené a od vlastního hospodaření oddělené bankovní účty. Tímto účtem může být i bankovní účet pojišťovny, pokud je z něj patrno, který výhradní pojišťovací agent a jakou částku pojistného na tento bankovní účet vložil.“ [26]

Pojišťovací agent

Vykonává zprostředkovatelskou činnost v pojišťovnictví pro jednu nebo více pojišťoven, kdy v případě nabídky pojistných produktů více pojišťoven mohou být tyto produkty vzájemně konkurenční.

Pojišťovací agent jedná na základě písemné smlouvy, jménem a na účet jedné nebo více pojišťoven, ve své činnosti je vázán vnitřními předpisy pojišťovny a bylo-li tak dohodnuto, je oprávněn přijímat pojistné nebo zprostředkovávat plnění z pojistných smluv. Odměňován je pojišťovnou, jejímž jménem a na jejíž účet jedná.

Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro střední kvalifikační stupeň odborné způsobilosti. Pro pojišťovacího agenta platí rozšíření povinností, neboť musí být po celou dobu výkonu činnosti pojišťovacího zprostředkovatele pojištěn pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou výkonem této činnosti, účinnou na celém území Evropského hospodářského prostoru a to:

„S limitem pojistného plnění nejméně ve výši odpovídající hodnotě 1 200 000 eur na každou pojistnou událost, v případě souběhu více pojistných událostí v jednom roce nejméně ve výši odpovídající hodnotě 1 700 000 eur, pokud se pojišťovna, jejímž jménem a na jejíž účet pojišťovací agent jedná, písemně nezavázala převzít odpovědnost za škody způsobené touto jeho činností.“ [26]

Pojišťovací agent může být také zmocněn přijímat od pojistníka pojistné nebo od pojišťovny výplaty pojistného plnění a tudíž je povinen:

„a) udržovat trvale likvidní finanční jistinu ve výši 4 % z ročního objemu jím inkasovaného pojistného, nejméně však ve výši odpovídající hodnotě 17 000 eur, nebo

b) používat pro převody pojistného a pojistného plnění výhradně zvlášť k tomu zřízené a od vlastního hospodaření oddělené bankovní účty.“ [26]

Pojišťovací makléř

Je oprávněn jednat jménem a na účet pojistníka, a proto je ve své činnosti vázán obsahem smlouvy uzavřené se zájemcem o pojištění nebo zajištění, pro něhož, v závislosti na obsahu smlouvy, zpracovává komplexní analýzy pojistných rizik, návrhy pojistných nebo zajišťovacích programů, poskytuje konzultační a poradenskou činnost, provádí správu uzavřených pojistných nebo zajišťovacích smluv, sleduje lhůty k jejich revizi a spolupracuje při likvidaci pojistných událostí. Je odměňován pojišťovnou nebo zajišťovnou, nebylo-li s příslušnou pojišťovnou a pojistníkem dohodnuto jinak. [26]

Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro vyšší kvalifikační stupeň odborné způsobilosti. Po celou dobu výkonu činnosti pojišťovacího zprostředkovatele musí být pojištěn pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou výkonem této činnosti účinnou na celém území Evropského hospodářského prostoru a to:

„S limitem pojistného plnění nejméně ve výši odpovídající hodnotě 1 200 000 eur na každou pojistnou událost, v případě souběhu více pojistných událostí v jednom roce nejméně ve výši odpovídající hodnotě 1 700 000 eur.“ [26]

Pokud byl zmocněn přijímat od pojistníka pojistné nebo od pojišťovny výplaty pojistného plnění, je povinen:

„a) udržovat trvale likvidní finanční jistinu ve výši 4 % z ročního objemu jím inkasovaného pojistného, nejméně však ve výši odpovídající hodnotě 17 000 eur, nebo

b) používat pro převody pojistného a pojistného plnění výhradně zvlášť k tomu zřízené a od vlastního hospodaření oddělené bankovní účty.“ [26]

Samostatný likvidátor pojistných událostí

Provádí šetření nutné ke zjištění rozsahu plnit ze sjednaného pojištění pro pojišťovnu, s níž má uzavřenou smlouvu a to jejím jménem a na její účet.

Smlouva samostatného likvidátora pojistných událostí s pojišťovnou obsahuje vždy:

„a) vymezení pojistných událostí, kterých se smlouva týká, a to ve vztahu k pojistným odvětvím podle zvláštního právního předpisu,

b) vymezení rozsahu dohodnutých činností,

c) vymezení pravomocí smluvních stran při likvidaci pojistných událostí včetně možnosti využití při likvidaci pojistných událostí i součinnosti dalších osob a podmínek této součinnosti.“ [26]

Mezi jeho povinnosti patří být zapsán do registru, splňovat podmínky důvěryhodnosti a podmínky stanovené zákonem pro základní kvalifikační stupeň odborné způsobilosti. Taktéž musí být po celou dobu výkonu své činnosti pojištěn pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou výkonem této činnosti a to:

„S limitem pojistného plnění nejméně ve výši odpovídající hodnotě 500 000 eur na každou pojistnou událost, v případě souběhu více pojistných událostí v jednom roce nejméně ve výši odpovídající hodnotě 1 000 000 eur.“ [26]

4 Analytická část

4.1 Vývoj českého pojistného trhu

Výkonnost pojišťoven je porovnávána prostřednictvím ukazatelů úrovně, obsahu a rozsahu pojistného trhu, který se nazývá předepsané pojistné³. Statistika předepsaného pojistného je vykazována prostřednictvím výroční zprávy České asociace pojišťoven, která je zájmovým sdružením vytvořeným pro organizaci a podporu vzájemné pomoci, spolupráce a zabezpečení zájmů pojišťoven a zajišťoven. Podíl členských pojišťoven ČAP na celkovém předepsaném pojistném v ČR je téměř 98%.

Český pojistný trh zažíval od roku 1991 velmi výrazný lineární růst, který byl zapříčiněn demonopolizací pojistného trhu, a proto byl také lákavý pro zahraniční pojišťovny. V letech 1991-1992 pojišťovací činnost na našem území počalo 18 pojišťoven a tento počet během následných 5 let narůstal, než se začal postupně stabilizovat. 1. května 2004 Česká republika vstoupila do Evropské unie a od tohoto milníku Česká asociace pojišťoven unifikovala každoroční výroční zprávu s Evropskou unií, aby byla možná komparace českého a unijního pojistného trhu.

Předepsané pojistné bylo od historicky první výroční zprávy České asociace pojišťoven z roku 1999 počítáno dle českých účetních standardů, nicméně ve výroční zprávě za rok 2011 se lze prvně setkat s novou metodikou výpočtu předepsaného pojistného. Předepsané pojistné je vykazováno s přepočtením jednorázového pojistného v životním pojištění na bázi 10 let. Následně je předepsané pojistné očištěno o pojistné postoupené členům České asociace pojišťoven a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele. Rozdíl v předepsaném pojistném je uveden v tabulce číslo 2.

³ Předepsané pojistné zahrnuje veškeré částky pojistného splatné podle pojistných smluv během účetního období, nezávisle na skutečnosti, že se tyto částky vztahují zcela nebo zčásti k následujícím účetním obdobím.

Tabulka č.2: Předepsané pojistné u subjektů v České asociaci pojišťoven

Rok	ČP ⁴	Koop ⁵	Allianz ⁶	Generali ⁷	ČPP ⁸	ČSOB ⁹	UNIQA ¹⁰	Ostatní	Celkem ČAP ¹¹
2004 [*]	40 969 977	24 166 937	8 951 292	5 021 191	3 705 850	6 056 908	2 811 446	19 866 842	111 550 443
2005 [*]	41 545 707	26 527 552	9 235 853	5 553 888	4 010 548	6 875 382	2 861 070	19 101 746	115 711 746
2006 [*]	39 667 243	27 427 383	9 373 216	6 388 077	4 345 158	7 674 006	3 147 661	22 126 286	120 149 030
2007 ^{**}	37 209 586	22 883 255	8 782 842	7 204 790	4 260 756	6 362 481	3 712 167	17 559 098	107 974 975
2008 ^{**}	37 503 700	23 914 075	9 075 572	8 262 424	4 868 300	6 915 435	4 305 931	20 391 857	115 237 294
2009 ^{**}	35 235 321	23 996 810	9 200 310	8 776 646	5 533 257	6 959 218	4 613 034	23 271 900	117 586 496
2010 ^{**}	32 721 933	23 345 187	9 076 228	8 677 411	5 531 941	6 961 321	4 851 327	25 031 005	116 196 353
2011 ^{**}	30 841 076	22 191 377	9 444 750	8 438 326	5 605 228	7 348 681	5 155 527	26 894 794	115 919 759
2012 ^{**}	29 918 974	22 018 353	9 803 465	7 945 808	5 772 183	7 832 584	5 331 741	27 225 356	115 848 464
2013 ^{**}	28 849 764	22 377 552	10 336 411	7 895 916	5 964 903	7 408 501	5 489 959	27 759 114	116 082 120

* Předepsané pojistné podle českých účetních standardů

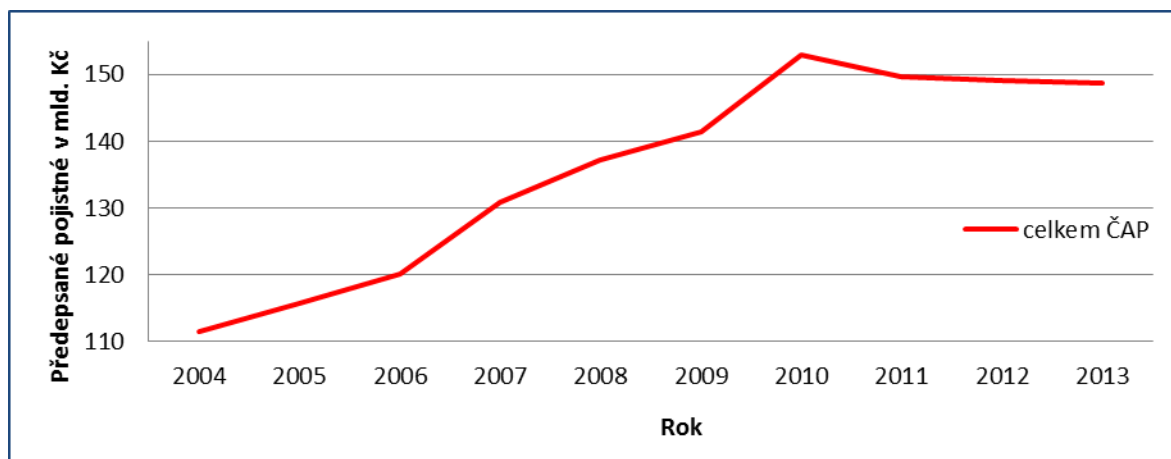
** Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům České asociace pojišťoven a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Vývoj předepsaného pojistného dle českých účetních standardů

Rok 2004 až 2010 byl pro české pojišťovny obdobím, které je charakterizováno průměrným každoročním růstem předepsaného pojistného ve výši téměř 5,5%. Rok 2010 lze označit jako inflexní bod, od kterého se vývoj předepsaného pojistného vyznačoval dlouhodobým poklesem.

Graf č.1: Vývoj předepsaného pojistného podle Českých účetních standardů



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

⁴ Česká pojišťovna a.s.

⁵ Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group

⁶ Allianz pojišťovna, a.s.

⁷ Generali Pojišťovna a.s.

⁸ Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group

⁹ ČSOB Pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB

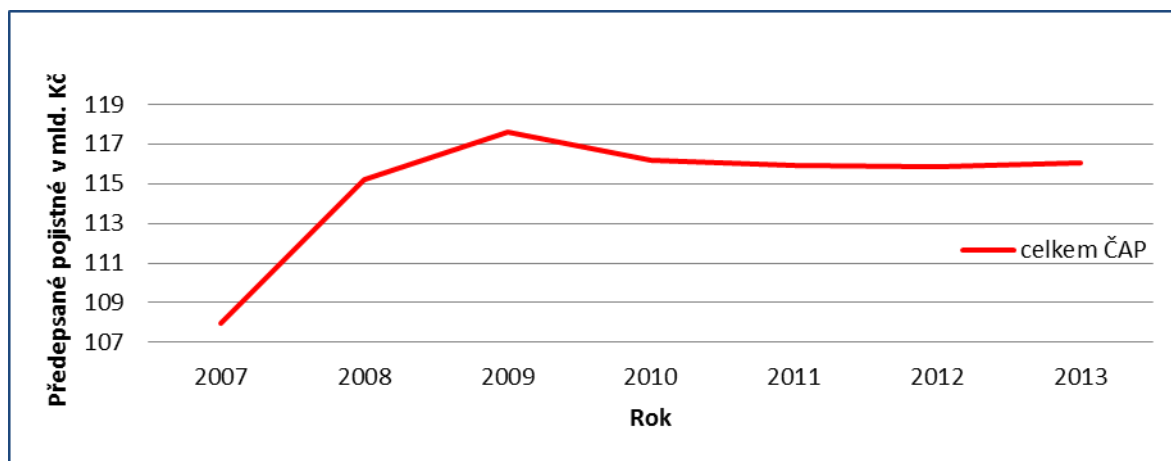
¹⁰ UNIQA pojišťovna, a.s.

¹¹ Česká asociace pojišťoven

Vývoj předepsaného pojistného dle nové metodiky

Nová metodika výpočtu předepsaného pojistného byla prvně použita v roce 2011 a podle této metodiky byly výsledky předepsaného pojistného dopočítány pouze do roku 2007. Na změně metodiky je pozorovatelných několik efektů. Celkové výsledky jsou nyní o poznání nižší, neboť jsou nyní reálně vyjádřeny tzv. jednorázové vklady do pojistných produktů v životním pojištění. Vývoj křivky předepsaného pojistného se v roce 2012 stabilizoval a v roce 2013 již vykazoval mírný růst o 0,2 % oproti roku 2012. Čistě pojistné produkty jsou nyní reálně vykázány.

Graf č.2: Vývoj předepsaného pojistného dle nové metodiky¹²



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

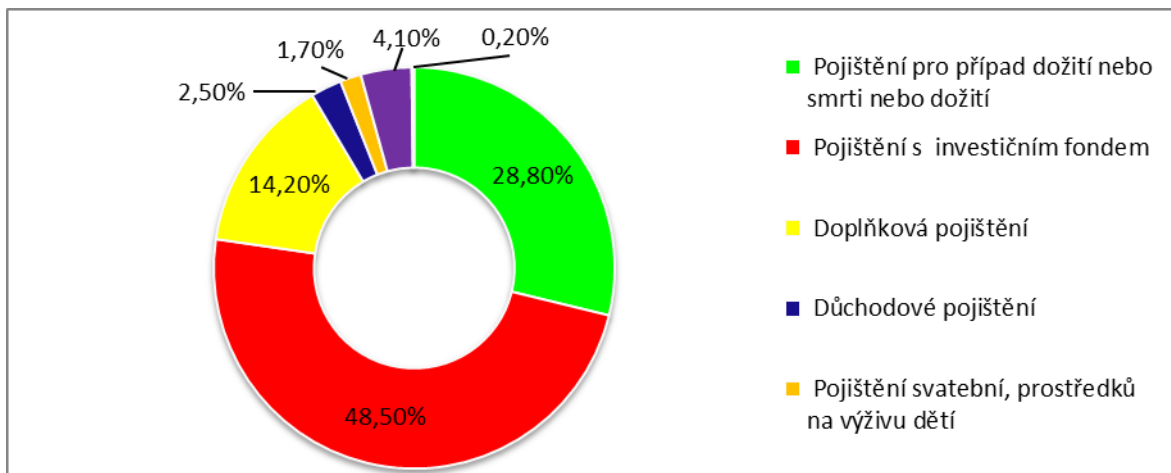
4.2 Struktura českého pojistného trhu

Český pojistný trh je charakteristický svojí odlišností od zahraničních trhů především v převaze předepsaného pojistného v neživotním pojištění nad životním pojištěním, které v roce 2013 bylo v poměru 45:55. Zahraniční poměr je dlouhodobě ustálen na poměru těchto segmentů v poměru 60:40 ve prospěch životního pojištění.

Na struktuře trhu v životním pojištění se nejvíce podílí pojištění spojené s investičním fondem, které aktuálně činí 48,5 % předepsaného pojistného. Následované je dlouhodobě klesajícím pojištěním pro případ dožití nebo smrti nebo dožití tvořící 28,8 %. Třetí nejvýznamnější podíl 14,2 % patří doplňkovým pojištěním.

¹² Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům České asociace pojišťoven a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele.

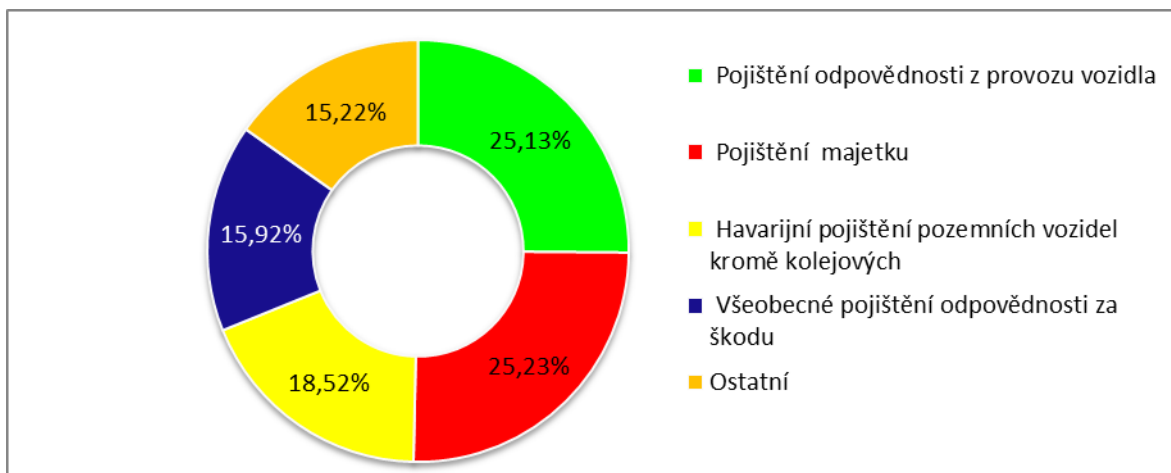
Graf č.3: Struktura pojistného trhu v životním pojištění



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, vlastní zpracování

Nejvýznamnější položkou neživotního pojištění tvoří pojištění vozidel, zastoupené z 25,13% pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla a z 18,52% havarijním pojištěním pozemních vozidel kromě kolejových. Pokud by bylo pominuto sloučení pojištění vozidel, nejvýznamnější položkou neživotního pojištění by bylo s 25,23% majetkové pojištění.

Graf č.4: Struktura pojistného trhu v neživotním pojištění



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, vlastní zpracování

Český pojistný trh se vyznačuje nízkou loajalitou klientů vůči pojišťovnám a nízkou sensitivitou ke změně pojistného. Tento fakt je dobře pozorovatelný na porovnání průměrného pojistného na jednoho obyvatele České republiky a průměru Evropské unie.

Průměrné pojistné na jednoho obyvatele České republiky za rok 2013 je ve výši 545 € a průměrné pojistné na jednoho obyvatele Evropské unie je ve výši 2 072 €. Průměrné pojistné na jednoho obyvatele při porovnání roku 2005 až 2013 v České republice vzrostlo o 42,67% a v Evropské unii pouze o 5,98%, proto není kapacita českého pojistného trhu ještě zdaleka vyčerpána.

Tabulka č.3: Průměrné pojistné na jednoho obyvatele

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Průměrné pojistné na jednoho obyvatele v ČR (€)	-	382	413	432	501	490	554	568	551	545
Průměrné pojistné na jednoho obyvatele v EU 27 (€)	-	1 955	2 118	2 271	2 012	2 000	2 063	2 000	2 011	2 072

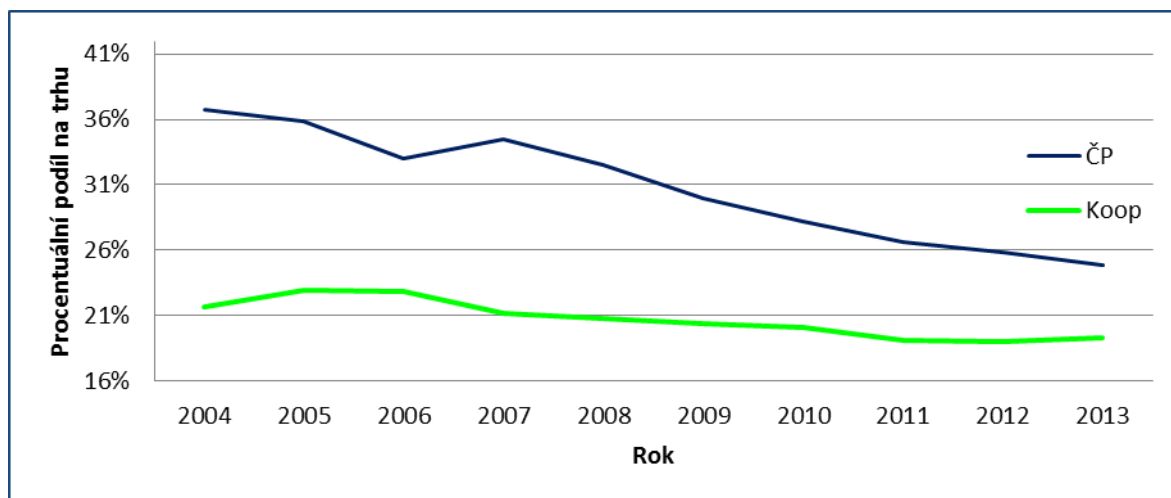
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

4.3 Vývoj podílu pojistného na českém trhu

Vývoj celkového podílu na trhu v předepsaném pojistném je vzhledem k podílu na pojistném trhu vhodné rozdělit na dva segmenty. První zaujímají dvě největší pojišťovny na českém trhu, které v součtu ovládají 44,13% trhu, a zbylých 45,87% zaujímají zbylé pojišťovny.

Negativně se dlouhodobý vývoj podepisuje pro Českou pojišťovnu, a.s., která za období od roku 2004 až do roku 2013 přišla celkem již o 11,87% podílu na trhu. Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group ve stejném období ztratila 2,39% podílu na trhu, nicméně od roku 2004 do roku 2006 vykazovala růst podílu na trhu. Od roku 2007 relativně lineárně její podíl na trhu klesá.

Graf č.5: Vývoj podílu na trhu předepsaném pojistném

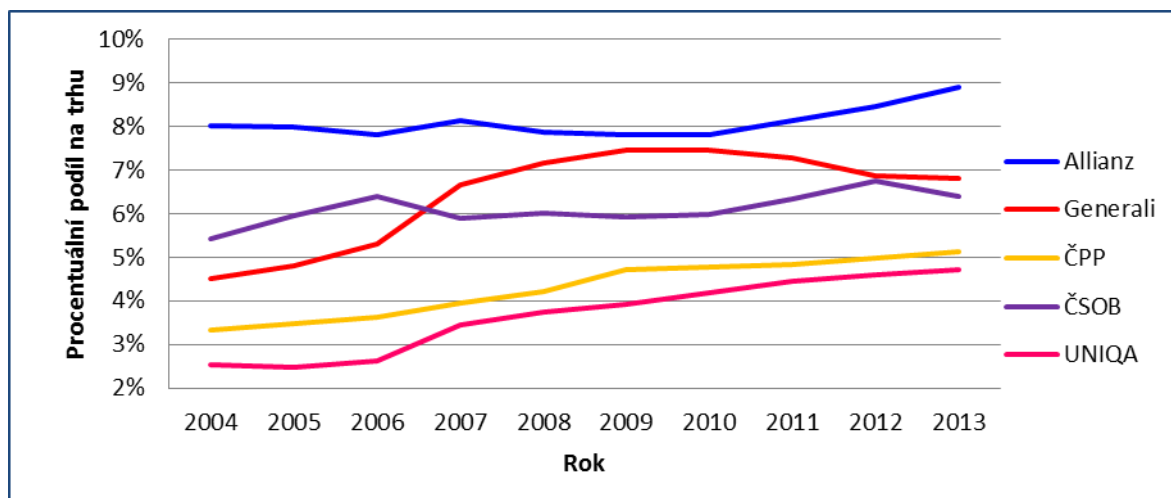


Pozn. Podíl na trhu za roky 2004-2006 byl vypočítán podle předepsaného pojistného dle Českých účetních a podíl na trhu za roky 2007-2013 byl vypočítán podle předepsaného pojistného, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům České asociace pojišťoven a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele.

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Ve druhém segmentu pojišťoven není ani jedna, která by se svým podílem na předepsaném pojistném dokázala přenést přes hranici 10%. Nejvíce se této hranici blíží Allianz pojišťovna, a.s., která ovládá 8,9% trh s průměrným ročním tržním růstem ve výši 0,36% a v posledních 3 letech je nejdynamičtěji se rozvíjející se pojišťovnou. Následovaná je Českou podnikatelskou pojišťovnou a.s., ČSOB Pojišťovnou, a.s., a UNIQA pojišťovnou, a.s. Paradoxně největším propadem a to o 0,22% za poslední 3 roky prochází Generali pojišťovna, a.s., i když v porovnání roku 2004 a 2013 dokázala svůj podíl navýšit nejvíce ze všech pojišťoven a to o 2,3%.

Graf č.6: Vývoj podílu na trhu v předepsaném pojistném



Pozn. Podíl na trhu za roky 2004-2006 byl vypočítán podle předepsaného pojistné dle Českých účetních a podíl na trhu za roky 2007-2013 byl vypočítán podle předepsaného pojistného, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům České asociace pojišťoven a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele.

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

4.4 Český pojistný trh v roce 2013

V roce 2013 nedošlo na českém pojistném trhu k zásadním organizačním změnám, které by zasahovaly do počtu a názvů působících subjektů. Na českém pojistném trhu celkem působilo 33 tuzemských pojišťoven, 18 poboček zahraničních pojišťoven a jen jedna zajišťovna, VIG RE zajišťovna, a.s., s licencií České národní banky. Evidováno bylo 140 541 pojišťovacích zprostředkovatelů a 213 samostatných likvidátorů pojistných událostí. V porovnání s rokem 2012 došlo k 1% úbytku pojišťovacích zprostředkovatelů a 9% nárůstu samostatných likvidátorů pojistných událostí.

Celkově byl pojistný trh charakteristický mírným oživením s nepatrným růstem předepsaného pojistného o 0,2% na hodnotu 116 mld. Kč. Životní pojištění významně zpomalilo tempo růstu v předepsaném pojistném na pouhých 0,6 % místo 1,9 % v roce 2012. Česká republika je specifická převahou neživotního pojištění nad životním, neboť podíl životního pojištění na celkovém předpisu klesl na 45,8 %, na rozdíl od zahraničí, kde je dlouhodobě ustálen poměr segmentů 60:40 ve prospěch životního pojištění.

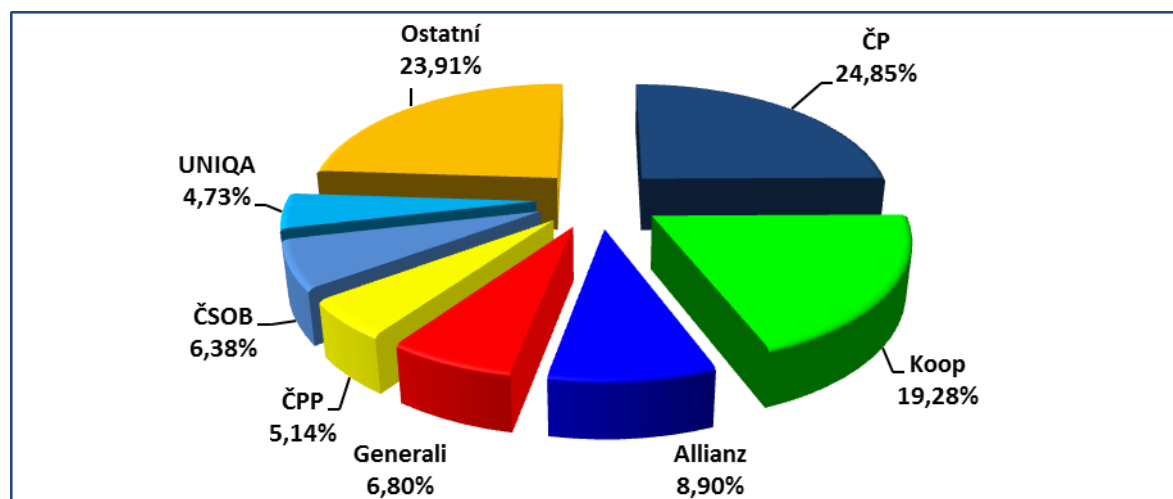
Propad předepsaného pojistného u nejvýznamnější položky neživotního pojištění, pojištění motorových vozidel, se v roce 2013 zpomalil a výrazně již neklesal jako v

minulých letech. Předepsané pojistné se snížilo ze 43,7 % v roce 2012 na 43,6 %. Příčinou zlepšení výsledku je mírný pokles pojistného v obou klíčových odvětvích pojištění vozidel. Předepsané pojistné u havarijního pojištění meziročně kleslo o 0,3 %, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kleslo dokonce pouze o 0,1 % a skončilo v rekordní ztrátě 5% i přes rostoucí počet pojištěných vozidel. V případě povinného ručení bylo pojištěno o 116 tisíc vozidel více než v předchozím roce.

Výše nákladů na pojistná plnění dosáhla objemu 98,3 mld. Kč a v roce 2013 narostla o 13,2 % oproti roku 2012. Navýšení pojistného plnění bylo výrazně ovlivněno především výskytem katastrofických událostí, a proto vyplacená pojistná plnění v roce 2013 v segmentu neživotního pojištění vzrostla o 18,9 % oproti roku 2012. Vyplacená pojistná plnění v životním pojištění meziročně stoupla o 10,4 %.

Téměř 45% podíl na předepsaném pojistném, pojišťoven spadajících do České asociace pojišťoven, ovládají pouze dvě pojišťovny. Jedničkou na českém trhu je Česká pojišťovna, a.s., která ovládá 24,85% trhu, následovaná je Kooperativa pojišťovnou, a.s., Vienna Insurance Group, držící podíl 19,28%. Třetí místo na trhu zaujímá Allianz pojišťovna, a.s. s podílem 8,90%.

Graf č.7: Podíl na předepsaném pojistném za rok 2013



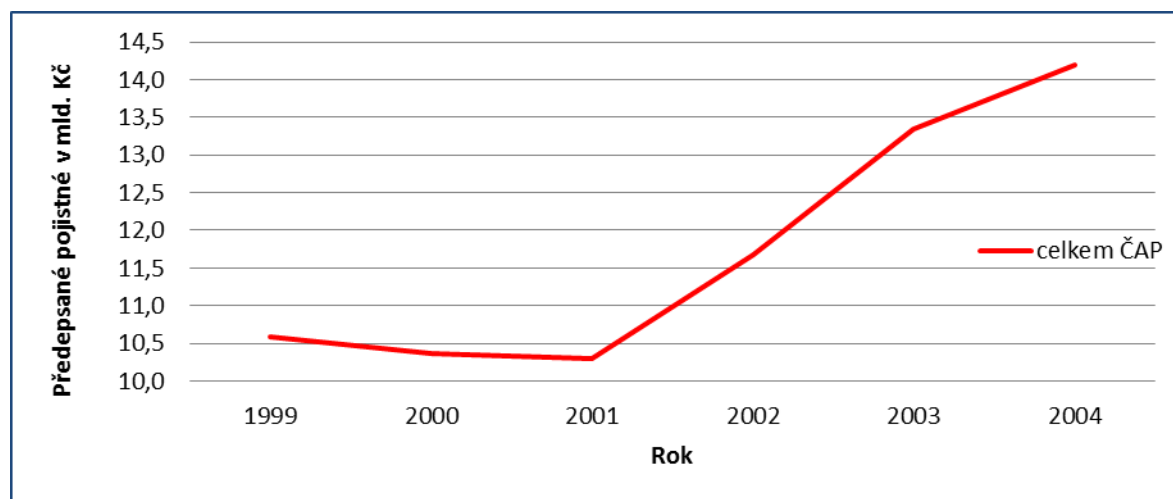
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

4.5 Vývoj českého trhu s havarijním pojištěním

Období od roku 1999 do roku 2004

Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových se vyznačovalo klesajícím trendem v předepsaném pojistném a to až do roku 2001, kdy došlo k strmému nárůstu. Tento fakt podpořily především rozsáhlé legislativní změny v roce 1999, tento rok stal přelomovým v oblasti pojištění motorových vozidel a je označován jako rok demonopolizace pojistného trhu v oblasti motorových vozidel. Toho roku byl přijat zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Zákon otevřel prostor pro výběr pojišťovny klientem a na trhu tak došlo k boji o každého zákazníka. Trh s havarijním pojištěním na tento fakt reagoval až v roce 2002, kdy po fázi dlouhodobého mírného poklesu došlo oproti roku 2001 k nárůstu v předepsaném pojistném o závratných 1,3 mld. Kč a následující rok dokonce o 1,6 mld. Kč. Celkově vykazoval trh v porovnání roku 2001 a 2004 nárůst v předepsaném pojistném o téměř 4 mld. Kč, což lze označit za velmi dobrý výsledek po vykázaném poklesu téměř 300 mil. Kč v porovnání s rokem 1999 a 2001.

Graf č.8: Vývoj předepsaného pojistného v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u členů ČAP mezi roky 1999 až 2004

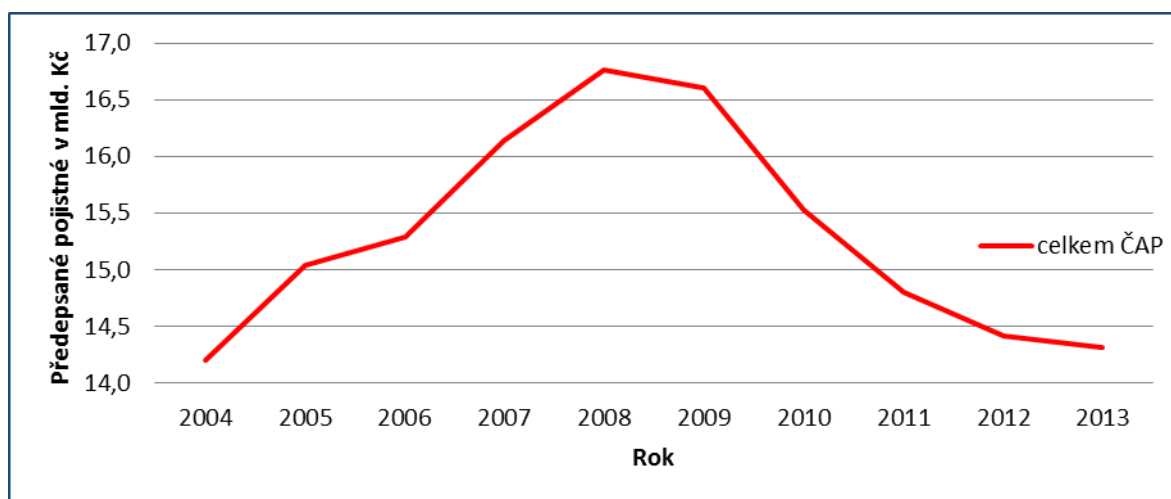


Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Období od roku 2004 do roku 2013

Trh si i v následujícím období z počátku udržel vysoký růstový potenciál, kdy v roce 2005 vykázal 5,92% růst předepsaného pojistného oproti předchozímu roku. Křivka růstu předepsaného pojistného vykazovala strmý lineární růst a to až do roku 2009, který byl pro české pojišťovnictví nepříznivý v segmentu havarijního pojištění. Rok 2009 lze dokonce označit za rok, od kterého český trh vykazuje degresivní tendenci v předepsaném pojistném. Největší propad byl vykázán v roce 2010 a to ve výši 6,48% oproti roku 2009. V roce 2012 a 2013 se vývoj začal postupně stabilizovat. V roce 2012 předepsané pojistné v havarijním pojištění klesalo o 2,52% oproti roku 2011 a v roce 2013 o 0,75% oproti roku 2012. Nepříznivý vývoj předepsaného pojistného ovlivnila celá řada faktorů, které jsou rozebrány v kapitole 4.7 Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění.

Graf č.9: Vývoj předepsaného pojistného v havarijním pojištění u členů ČAP mezi roky 2004 až 2013



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

4.6 Současný stav na trhu v havarijním pojištění

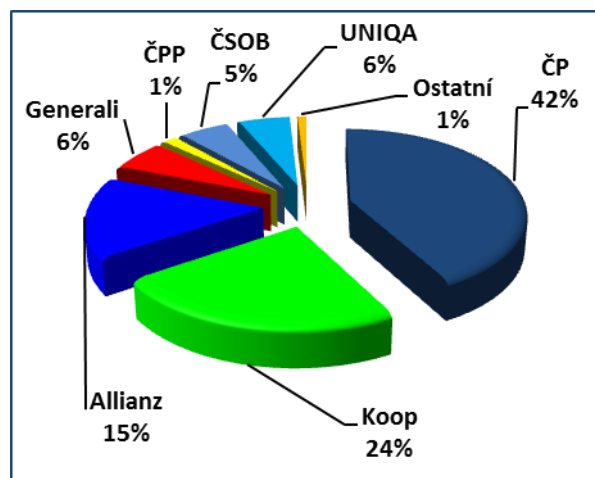
Na českém trhu se aktuálně rozvíjejí zejména menší pojišťovny, které dlouhodobě přebírají klienty dvěma největším pojišťovnám, a to České pojišťovně a.s. a Kooperativě pojišťovně, a.s., Vienna Insurance Group. Postupný vývoj lze identifikovat z přílohy číslo 6. Razantní pokles v daném segmentu u pojišťovny, která si do roku 2013 držela historicky dlouhodobé prvenství v předepsaném havarijním pojištění pozemních vozidel kromě

kolejových, zařadil Českou pojišťovnu a.s. až na druhé místo za její největší konkurenci, Kooperativou pojišťovnou, a.s., Vienna Insurance Group. Lze však očekávat, že dlouhodobý pozitivní růst pojišťoven Allianz pojišťovna a.s., Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group, Uniqa pojišťovna a.s., může dále ohrožovat značný pojistný kmen České pojišťovny a.s., které se dlouhodobě nedaří zastavit pokles v daném segmentu.

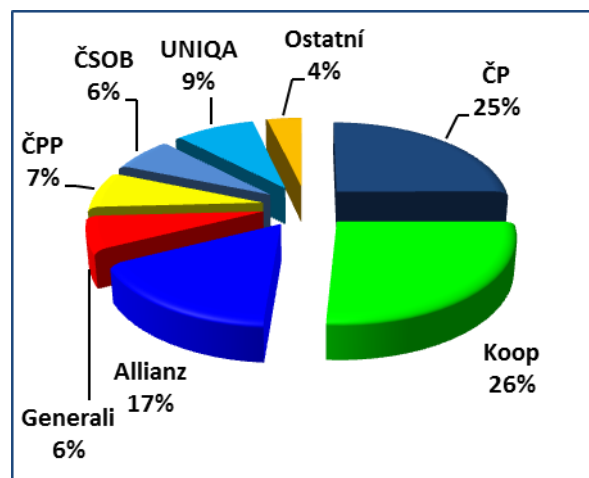
Porovnání trhu s havarijním pojištěním v roce 2004 a 2013

Při porovnání roku 2004 až 2013 lze identifikovat růst podílu na trhu v předepsaném pojistném u všech zkoumaných pojišťoven, kromě jediné. Česká pojišťovna a.s. nedokázala udržet svůj podíl na trhu a za 14 let přišla celkem o 18% podílu na trhu z počátečních 42% až na konečných 25% ve zmíněném období.

Graf č.10: Podíl na trhu v předepsaném pojistném v roce 2004 v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových.



Graf č.11: Podíl na trhu v předepsaném pojistném v roce 2013 v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových.



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

4.7 Faktory ovlivňující vývoj havarijního pojištění

4.7.1 Ekonomický vývoj

Jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají značný vliv na vývoj havarijního pojištění, je ekonomický vývoj. Především z pohledu možností a potenciálu jednotlivých

ekonomických subjektů, které zařadí havarijní pojištění do svého portfolia. Pokud budou občané disponovat dostatečným množstvím finančních prostředků, zakoupí nové vozidlo, které zajistí individuálně nastavenými riziky. Při úbytku volných prostředků bude havarijní pojištění nejohroženějším segmentem pojištění, kterých se běžný spotřebitel vzdá.

Vývoj HDP

Hrubý domácí produkt je jedním z nejpoužívanějších ukazatelů výkonnosti ekonomiky v konkrétním státě, který umožňuje meziroční srovnání vývoje ekonomické situace dané země. Hrubý domácí produkt je peněžním vyjádřením celkové hodnoty statků a služeb nově vytvořených v daném období na určitém území. Vstup České republiky do Evropské unie byl obdobím postupně se zvyšujícím růstem hospodářství, přílivu zahraničních investic a provázanosti s vyspělými státy Evropské unie. V roce 2009 byl utlumen globální finanční a ekonomickou krizí, kdy Česká republika byla zasáhnuta prudkým poklesem zahraniční poptávky. Česká ekonomika se s finanční a hospodářskou krizí vyrovnávala lépe než mnohé jiné vyspělé ekonomiky, čemuž nasvědčuje i výrazný růst hrubého domácího produktu v roce 2013.

Tabulka č.4: Hrubý domácí produkt v České republice

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
HDP (mld. Kč)	2 929,2	3 116,1	3 352,6	3 662,6	3 848,4	3 759,0	3 790,9	3 823,4	3 845,9	3 883,8
HDP na obyvatele (Kč)	286 979	304 478	326 553	354 808	368 986	358 288	360 444	364 249	365 955	369 507

Zdroj: Český statistický úřad

Podíl pojistného na HDP

Výkonnost pojišťovnictví v České republice lze posuzovat a porovnávat z hlediska jeho váhy v ekonomice poměřované podílem pojistného na hrubém domácím produktu. Dlouhodobý vývoj daného ukazatele v porovnání s Evropskou unií dokládá, že výkonnost českého pojišťovnictví je téměř na polovině průměru Evropské unie. Obyvatelé České republiky stále nepokládají pojištění za jeden z nejdůležitějších aspektů zabezpečení v porovnání s ostatními státy, a proto Česká republika stále vykazuje velký růstový potenciál.

Tabulka č.5: Podíl pojistného na hrubém domácím produktu

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Podíl pojistného na HDP v ČR (%)	4	3,9	3,8	3,7	3,8	3,9	4,1	4,1	4	4
Podíl pojistného na HDP v EU27 (%)	8,4	8,7	9	9,1	8,1	8,5	8,4	8	7,9	7,9*

*Hodnoty EU v roce 2013 – pouze hrubý odhad

Zdroj: Český statistický úřad

Průměrné pojistné na jednoho obyvatele ve srovnání s EU

Disproporce mezi zeměmi Evropy a Českou republikou je v oblasti nákladů na pojištění stále významná a tento fakt dokládá průměrné pojistné na obyvatele. Česká republika se dlouhodobě pohybuje na čtvrtině průměrného pojistného ve srovnání s průměrem Evropské unie a taktéž dokládá, že český občan je velmi sensitivní k výši pojistného.

Tabulka č.6: Průměrné pojistné na jednoho obyvatele

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Průměrné pojistné na jednoho obyvatele v ČR (€)	-	382	413	432	501	490	554	568	551	545
Průměrné pojistné na jednoho obyvatele v EU 27 (€)	-	1 955	2 118	2 271	2 012	2 000	2 063	2 000	2 011	2 072

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Příjem obyvatelstva

Průměrná hrubá měsíční nominální mzda za podnikatelskou i za nepodnikatelskou sféru vykazuje od roku 2004 lineární rostoucí charakter. Průměrná hrubá nominální měsíční mzda v podnikatelské sféře stoupla od roku 2004 do roku 2013 o 7 847 Kč na celkových 25 038 Kč a v nepodnikatelské sféře o 6 540 Kč na celkových 25 254 Kč. Souhrnně průměrná hrubá nominální měsíční mzda v České republice vzrostla od roku 2004 do roku 2013 o 7612 Kč na konečných 25 078 Kč. Vývoj reálných mezd ve sledovaném období vykazoval až na roky 2012 a 2013 také kladný růst.

Tabulka č.7: Průměrná hrubá nominální měsíční mzda ¹⁾

Rok	Podnikatelská sféra ²⁾	Nepodnikatelská sféra ²⁾	ČR celkem	Vývoj reálných mezd (%)
2004	17 191 Kč	18 714 Kč	17 466 Kč	3,7
2005	18 019 Kč	19 877 Kč	18 344 Kč	3,3
2006	19 244 Kč	20 977 Kč	19 546 Kč	3,9
2007	20 661 Kč	22 387 Kč	20 957 Kč	4,4
2008	22 439 Kč	23 334 Kč	22 592 Kč	2,1
2009	23 104 Kč	24 411 Kč	23 344 Kč	2,3
2010	23 733 Kč	24 453 Kč	23 864 Kč	0,7
2011	24 447 Kč	24 494 Kč	24 455 Kč	0,5
2012	25 078 Kč	25 014 Kč	25 067 Kč	-0,6
2013 ³⁾	25 038 Kč	25 254 Kč	25 078 Kč	-1,3

¹⁾ Údaje se týkají pouze zaměstnanců v pracovním poměru ke zpravodajské jednotce. Zahrnuti nejsou osoby vykonávající veřejné funkce, např. poslanci, senátoři, uvolnění členové zastupitelstev všech stupňů, soudci aj. V údajích o průměrných mzdách se jedná o mzdy v tomto období zúčtované k výplatě.

²⁾ Od 1. čtvrtletí 2012 došlo k administrativnímu přesunu jednotek mezi podnikatelskou a nepodnikatelskou sférou. Zpřesnění zařazení bylo provedeno na základě tzv. 50% kritéria (testuje se zdroj krytí provozních nákladů). Údaje za roky 2010 a 2011 byly přepočteny ve stejné metodice.

³⁾ Předběžné údaje

Zdroj: Český statistický úřad

Česká národní banka se díky své strategii snaží dlouhodobě držet inflaci ve výši 3%, protože dle ekonoma České národní banky Michala Skřepy, Ph.D. inflace mezi 2% až 4% nevytváří v ekonomice zmatek, nenutí každý den měnit ceníky a příliš nezhodnocuje úspory. Česká národní banka se dokázala této hodnotě nejvíce přiblížit v letech 2002, 2007 a 2012.

Tabulka č.8: Míra inflace

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Míra inflace (%)	2,8	1,9	2,5	2,8	6,3	1	1,5	1,9	3,3	1,4

Zdroj: Český statistický úřad

Cena automobilů

Automobilové korporace procházely od roku 2004 značným vývojem, neboť si uvědomily, že musí kompletně změnit vlastní strategii a přesunout se od maximálního výnosu z prodané jednotky, automobilu, k maximálnímu výnosu z jednoho zákazníka. Tato strategie znamenala udržení jednotlivých cen automobilů na přibližně totožné výši, nebo dokonce i vlivem ekonomických a technologických pokroků cenu vozidla snížit. Cena automobilu Škoda, jejímž reprezentantem je automobil Škoda Fabia 1,2 12V HTP, v roce 2004 byla 262 000 Kč a v roce 2013 byla 229 900 Kč. Komplexní pojetí klienta vyústilo ke snížení cen automobilů, ale na druhou stranu se mnohonásobně navýšili ceny za servisní úkony a taktéž došlo ke značnému nárůstu cen náhradních dílů.

Tabulka č.9: Cena automobilu

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cena automobilu Škoda ¹⁾ (Kč)	262 900	261 915	265 800	265 900	229 900	228 070	219 900	223 900	224 900	229 900

1) Od roku 2011 byl reprezentant Škoda Fabia II. 1,2 12V HTP (44 KW) nahrazen reprezentantem Škoda Fabia 1,2 12V HTP Active (44 KW)

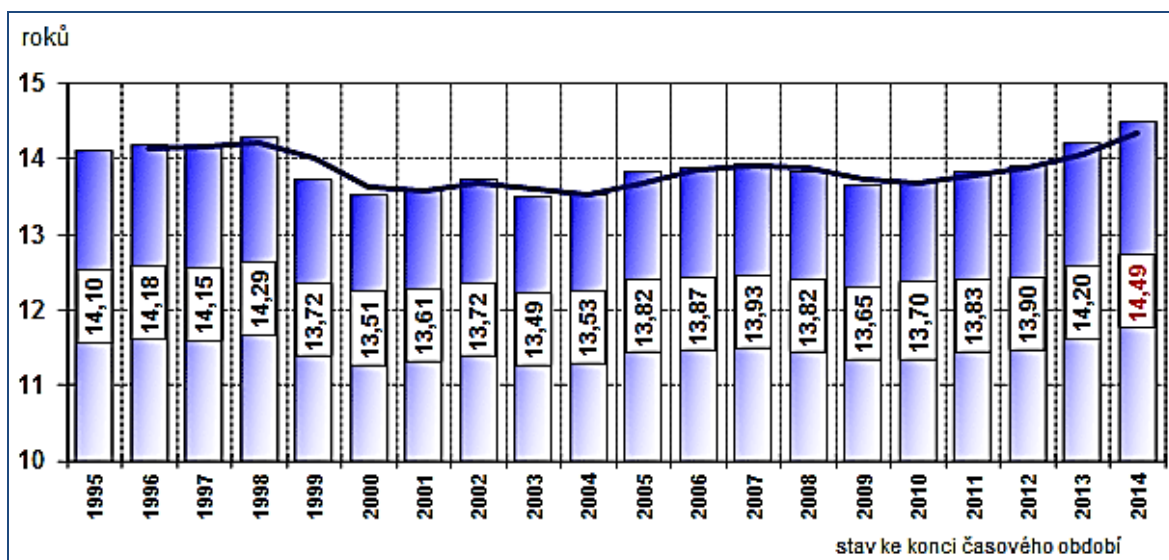
Zdroj: Český statistický úřad

4.7.2 Stáří vozidla

Osobní automobily

Česká republika se vyznačuje dlouhodobou stagnací ve vývoji průměrného věku osobních vozidel, který se od roku 1995 téměř nemění. Snížení průměrného věku je determinováno především trvalým vyřazením starších vozidel z provozu. První vlna nastala v letech 1999 a 2000, kdy došlo k demonopolizaci pojistného trhu v pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Další vlna vyřazování proběhla v letech 2008 a 2009, kdy Česká kancelář pojistitelů vytvořila kampaň ve formě poplatků při první registraci a přeregistraci starších vozidel. Vysoký průměrný věk osobních automobilů svědčí o dlouhodobé nedostatečné obměně automobilů. [39]

Graf č.12: Průměrný věk osobních automobilů v České republice (kategorie M1)

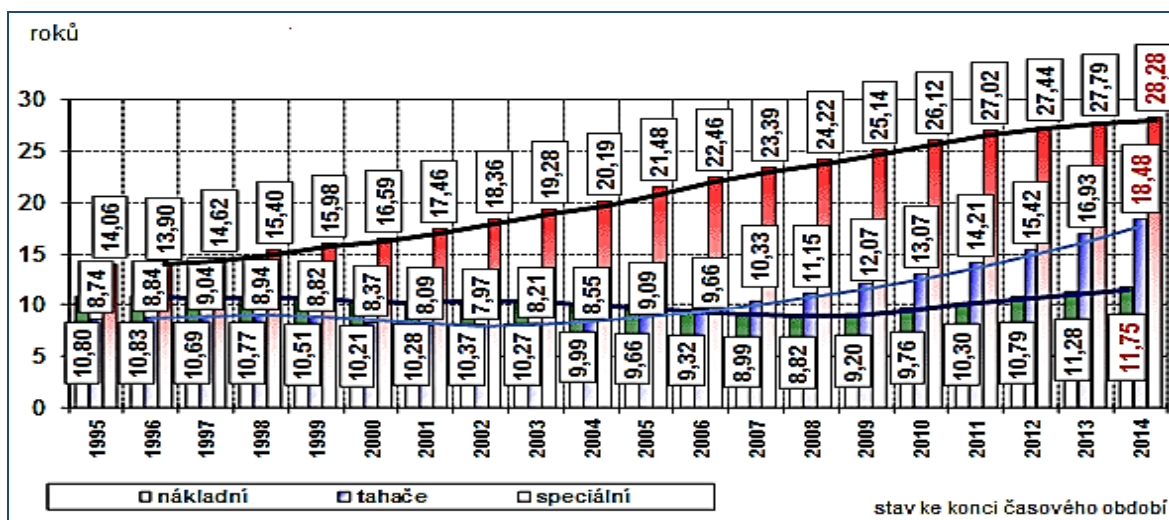


Zdroj: [38]

Užitková vozidla

Průměrný věk užitkových vozidel v kategoriích N1 až N3 se vyznačuje neustálým růstem. Zde je především patrné neustálé stárnutí speciálních vozidel a ustálení stárnutí nákladních vozidel. [39]

Graf č.13: Průměrný věk užitkových vozidel v České republice (kategorie N1 až N3)



Zdroj: [38]

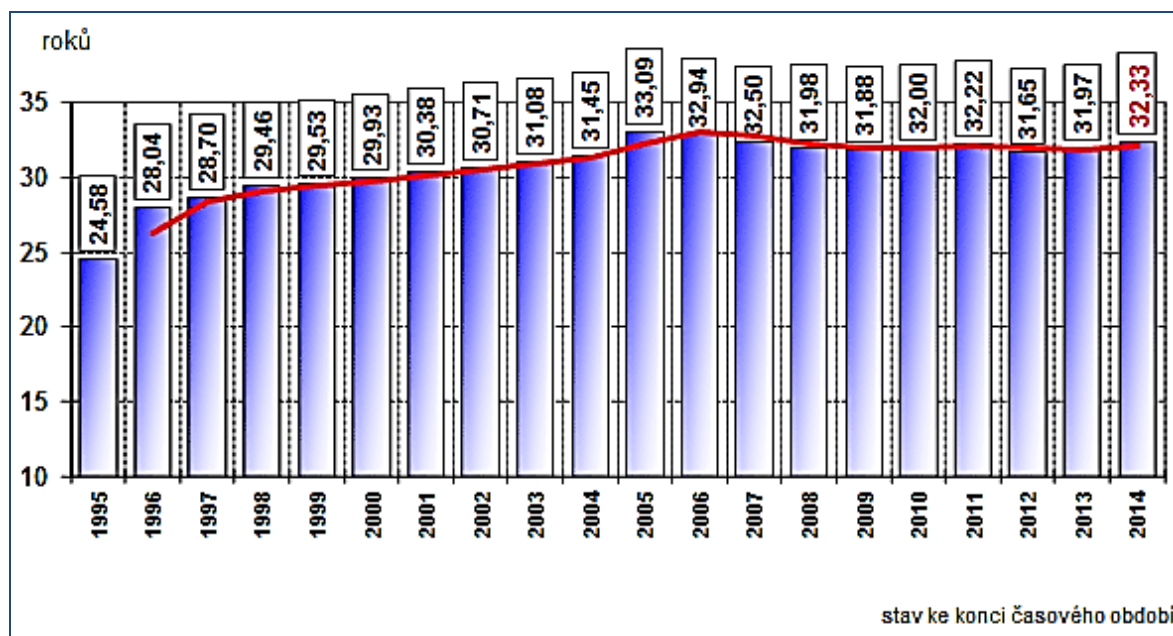
Jednostopá vozidla

Průměrný věk jednostopých vozidel v letech 1995 až 2006 se vyznačuje poměrně nízkým stářím, které je dáno tím, že v registru vozidel nebyla plně zanesena korektní data výroby u evidovaných jednostopých vozidel. Od roku 2006 se průměrný věk téměř nezměnil a tento stav nezměnila ani legislativní změna v roce 2013. [39]

Dne 9. ledna 2013 nabyla účinnosti velká novela zákona o silničním provozu, která je obsažená v zákoně č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [25]

V důsledku této novely mohou držitelé řidičského oprávnění pro osobní automobil řídit i skútry o objemu 125 cm³ vybavené automatickou převodovkou. Od novely bylo očekáváno zrychlení a zklidnění městské dopravy a také snížení průměrného věku jednostopých vozidel.

Graf č.14: Průměrný věk jednostopých vozidel v České republice (kategorie L¹³)



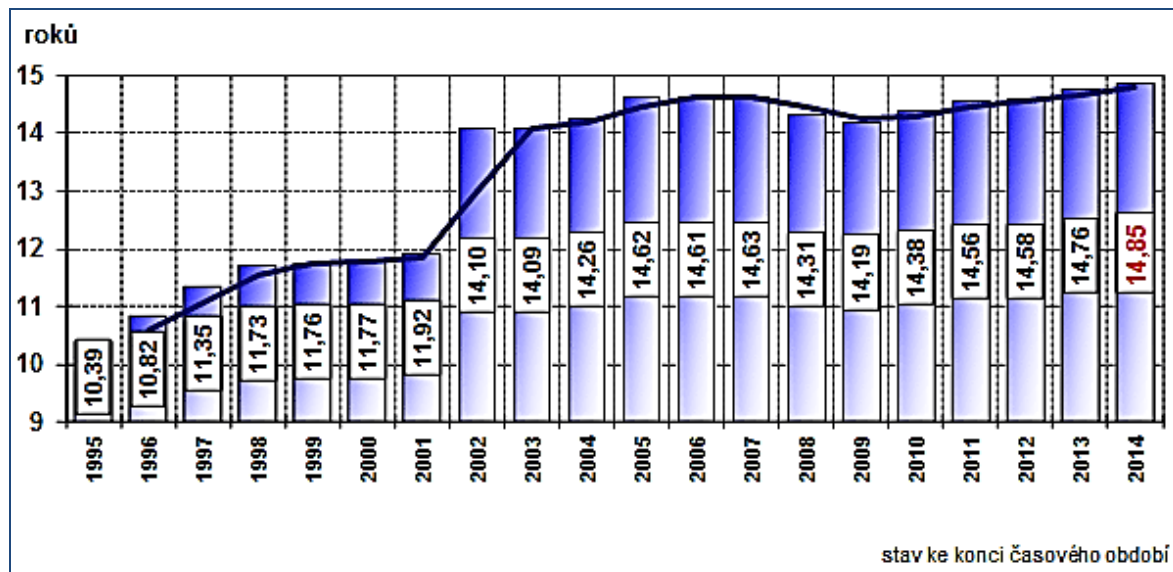
Zdroj: [38]

¹³ Kategorie L zahrnuje moped, tříkolku nebo lehkou čtyřkolku, motocykl, motocykl s postranním vozíkem, tříkolku nebo čtyřkolku a motokolo.

Autobusy

Průměrný věk autobusů vykazuje dlouhodobý růst, který byl umocněn skokovým přírůstkem registrací autobusů v roce 2002. Značný nárůst registrací ve zmíněném období byl dán přesunem vozidel Škoda 1203 z kategorie osobních vozidel do kategorie autobusů. [39]

Graf č.15: Průměrný věk autobusů v České republice (kategorie M2 a M3)



Zdroj [38]

4.7.3 Ekonomická provázanost pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a havarijním pojištěním

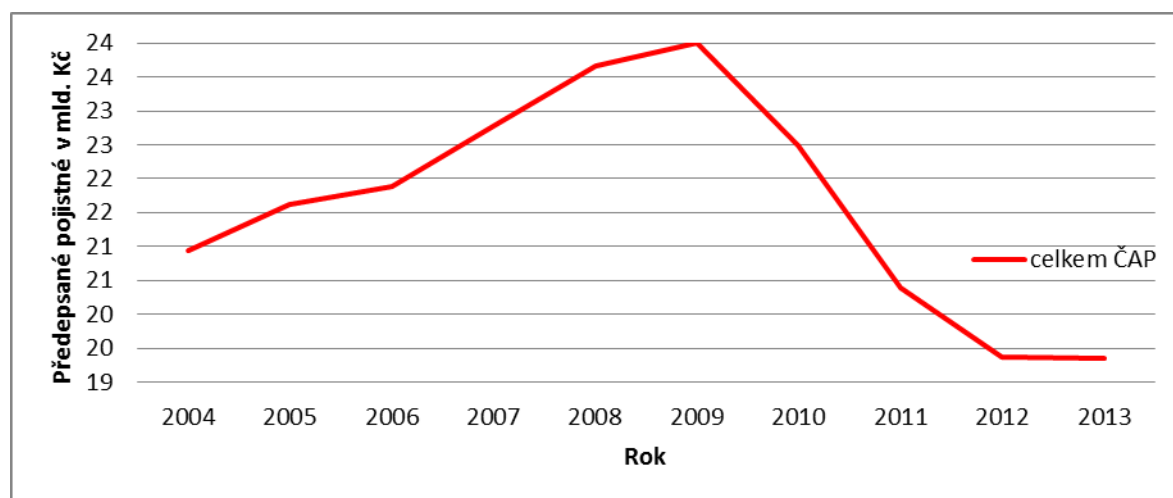
Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla ovlivňuje několik faktorů, mezi které lze zařadit kategorii vozidla, objem motoru, hmotnost, způsob provozování, místo provozování, počet bezeškových měsíců a jiné. Pojišťovny nastavují úroveň segmentace rozličně, avšak základním parametrem pro výpočet pojistného je objem motoru.

Díky technologickému rozvoji se v automobilovém průmyslu objevuje nově skloňovaný pojem „downsizing“, neboli použití technologií, jako je například přeplňování či přímý vstřík paliva k získání stejného výkonu nebo i většího z objemově menších motorů.

„Větší objem motoru znamená i větší motor. Větší motor má větší celkovou hmotnost, tím pádem i větší setrvačné hmoty. Takový motor má nejen větší odpor setrvačnosti, ale i větší třecí odpory. Třecí odpor totiž souvisí s rozměry součástí v kontaktu. Řidič pak tyto nevýhody pozná ve zvýšené spotřebě paliva. Vyšší ztráty a obtížnější kontrola spalování velkého množství směsi také vedou k vyšším emisím výfukových plynů. Všechny tyto argumenty hovoří ve prospěch downsizingu.“ [31]

Tlak vládních organizací na neustále snižování emisních norem pro šetření životního prostředí, tlak spotřebitelů na snížení průměrné spotřeby paliva vlivem neutuchajícího růstu cen za pohonné hmoty, tlak na snížení hmotnosti vozidel pro zlepšení dynamiky vozidla a jeho celkové úspornosti k downsizingu vědomě dlouhodobě směřovaly. Pojišťovny bohužel na tento trend nedokázaly efektivně zareagovat a výpočet pojistného s vývojem vozidel neměnily. Pojistný trh drtivý zásah zaznamenal v roce 2010, kdy se výše předepsaného pojistného meziročně propadla o 6,32%, tj. o 1 516 484 tis. Kč, přičemž počet registrovaných vozidel stoupl o 1,54%, tj. o 97 299. Nepříznivý vývoj následně pokračoval až do roku 2012, kdy se ustálil a rok 2013 výsledky předešlého roku téměř kopíroval. Díky nepříznivému vývoji je pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla od roku 2011 ztrátové a každoročně se vykázaná ztráta navyšuje. V roce 2011 byla ztráta vyčíslena na 127 410 tis. Kč, v roce 2012 na 544 313 tis. Kč a v roce 2013 na 941 198 tis. Kč.

Graf č.16: Vývoj předepsaného pojistného v pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, vlastní zpracování

Pojišťovny musí uvažovat o pojištění vozidel komplexně, protože pojistit vozidlo lze samostatným pojištěním odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, havarijním pojištěním, ale také all-riskovým pojištěním, které zahrnuje oba druhy pojištění a může též obsahovat celou řadu doplňkových pojištění. Nepříznivý vývoj odpovědnosti je ekonomicky kompenzován příznivým vývojem havarijního pojištění a v konečném důsledku pojišťovny v pojištění vozidel vykáží celkový zisk. Z dlouhodobého hlediska se ale tato strategie jeví jako krátkozraká a pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla musí projít zásadní změnou.

4.7.4 Konkurenční prostředí a slevová politika

Vysoké konkurenční prostředí současného pojistného trhu, kde je běžná vysoká fluktuace klientů, nutí pojišťovny pracovat s rozsáhlým slevovým programem. Pojišťovny již při vývoji pojistných produktů a cenotvorbě operují se slevami, které se odvíjejí od celkové ziskovosti. Podle Ing. Milana Houžvice se po roce 2001, kdy byl zaznamenán vysoký nárůst předepsaného pojistného v havarijním pojištění, téměř vůbec neoperovalo se slevami a pojistné smlouvy byly prodávány za standardní ceny očištěné pouze o bonusový program za bezeškodný průběh. Trh se později začal rozvíjet velmi konkurenčně, což bylo způsobeno rozvojem informačních technologií, situací na trhu a velkým počtem zprostředkovatelů působících na českém trhu. Pojišťovny začaly operovat se slevovým programem v roce 2006 a v současné době se téměř nelze setkat s pojistnou smlouvou na havarijní pojištění, kde by nebyla zanesena žádná sleva kromě slev za bezeškodný průběh.

4.7.5 Informovanost obyvatelstva

Vysoká informovanost obyvatelstva byla podpořena rozvojem informačních technologií a to především v segmentu pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, které se v poslední době těší vysoké oblíbenosti. Na pojistném trhu působí mnoho společností nabízejících online srovnání nabídek pojištění a též i jednotlivé pojišťovny nabízí možnost online sjednání pojištění. Původním využití online srovnávačů bylo jejich využití v podobě nástroje, s jehož pomocí si mohl zájemce vytvořit základní představu o nabídkách a službách. Postupem času se však přeměnily v rychle se rozvíjející prodejní kanál, který využívá stále více klientů a jejich počet tak neustále narůstá.

Segment havarijního pojištění se oblíbě v podobě online sjednání příliš netěší, což je způsobeno náročností a danými úskalími při sjednání pojistného produktu. Před přijetím vozidla do pojištění musí být vozidlo zkontrolováno, zda-li je v dobrém technickém stavu a nepoškozeno, aby se eliminoval vznik případných pojistných podvodů.

4.7.6 Distribuční kanály a konkurenční prostředí

Registr pojišťovacích zprostředkovatelů, distributorů pojištění na bázi osob samostatně výdělečně činných, vykonávajících zprostředkovatelskou činnost v pojišťovnictví ve smyslu zákona č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí spravuje Česká národní banka. Počet pojišťovacích zprostředkovatelů každoročně narůstá a k 31.prosinci 2013 v registru České národní banky dosáhl čísla 150 425. Nedostatkem v systému je, že čísla v registru přesně nezohledňují, zda a do jaké míry je registrovaný zprostředkovatel aktivní. Volně dostupné číselné řady uvádějí data od roku 2009, odkdy počet registrovaných pojišťovacích zprostředkovatelů vzrostl o 59 357. Ve skutečnosti je ale počet aktivních zprostředkovatelů daleko nižší a dle odhadů asociací USF¹⁴ a AFIZ¹⁵ aktivně tuto činnost vykonává přibližně 25 000 osob.

Tabulka č.10: Počet pojišťovacích zprostředkovatelů

Skupina	2009	2010	2011	2012	2013
Pojišťovací zprostředkovatelé podle typu	91 068	109 907	132 542	141 811	150 425
-- Pojišťovací makléři	638	689	728	760	782
-- Pojišťovací agenti	1 184	1 284	1 367	1 412	1 453
-- Výhradní pojišťovací agenti	23 226	27 947	32 324	34 565	36 780
-- Vázaní pojišťovací zprostředkovatelé	10 962	11 810	12 278	12 423	12 678
-- Podřízení pojišťovací zprostředkovatelé	55 058	68 177	85 845	92 651	98 732
Pojišťovací zprostředkovatelé, jejichž domovský členský stát není ČR	3 744	4 058	4 708	4 941	5 574

Zdroj: Česká národní banka, vlastní zpracování

Počet aktivních osob vykonávajících zprostředkovatelskou činnost je tedy daleko nižší, než je uváděno v registrech České národní banky, ale jejich počet se každoročně zvyšuje. Spolu s vysokým konkurenčním prostředím na pojistném trhu dochází k situaci,

¹⁴ Unie společností finančního zprostředkování a poradenství.

¹⁵ Asociace finančních zprostředkovatelů a finančních poradců České republiky.

kdy je kladen vysoký důraz na uplatnění zprostředkovatelů, a tak dochází i k častějšímu kontaktování klientů. Tato aktivita má výsledný efekt ve snižování pojistného u jednotlivých smluv spojených se snižováním průměrné délky trvání pojistné smlouvy. Průměrná délka trvání jedné pojistné smlouvy se nyní dle statistiky Kooperativy pojišťovny a.s, Vienna Insurance Group pohybuje na hranici 3 let a dále se snižuje.

Vysoké konkurenční prostředí a růst počtu pojišťovacích zprostředkovatelů lze z pohledu pojišťoven zhodnotit negativně, neboť dochází k poklesu předepsaného pojistného a k růstu administrativních nákladů.

4.7.7 Cena pojištění

Vývoj automobilového průmyslu zasáhl globálně i pojišťovnictví, které nedokázalo na tuto změnu aktivně reagovat. Standardní výpočty pojistného za havarijní pojištění zůstaly neměnné. Pojistné je kalkulováno na cenu vozidla a další segmentační proměnné, jako jsou např. geografické, demografické, škodní průběh¹⁶, nebo propojištěnost¹⁷. Průměrné pojistné za havarijní pojištění ve srovnání roku 2007 a roku 2013 pokleslo o 4 713 Kč a průměrně se tak od roku 2007 snižovalo o 7,25%.

Tabulka č.11: Průměrné pojistné na jednu pojistnou smlouvu v havarijním pojištění

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Předepsané pojistné (tis. Kč)	16 140 631	16 767 450	16 601 128	15 524 968	14 802 505	14 414 983	14 306 596
Počet havarijně pojištěných vozidel (ks)	1 249 364	1 380 306	1 430 755	1 445 484	1 570 873	1 640 079	1 743 355
Průměrné pojistné (Kč)	12 919	12 148	11 603	10 740	9 423	8 789	8 206

Pozn. Počet havarijně pojištěných vozidel je sledován od roku 2007

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, vlastní zpracování

Díky snižujícím se cenám vozidel a pojistného, pojišťovnám značně vzrostly náklady spojené se škodními událostmi a to především v rámci oprav automobilů. Díky těmto faktorů jsou při parciálních škodách náklady na pojistné plnění mnohonásobně vyšší, než v předešlých letech.

¹⁶ Škodní průběh je procentuální vyjádření poměru mezi přijatým pojistným za určitou dobu a vyplaceným pojistným plněním za stejný časový interval.

¹⁷ Propojištěnost vyjadřuje počet kusů pojistných smluv na jednoho klienta.

4.7.8 Rozvoj doplňkových pojištění

V současné době je pojistný trh charakterizován tím, že se jednotlivé pojišťovny předhánějí v možnostech, které mohou klientům nabídnout. Prakticky se nelze setkat pouze s pojištěním odpovědnosti nebo havarijním pojištěním. Téměř vždy je do pojistného krytí zahrnuto i doplňkové pojištění a jeho nabídka se tak každoročně rozrůstá a inovuje. Průkopníkem v doplňkových pojištěních byla v roce 2000 Česká pojišťovna a.s., která začala nabízet revoluční pojištění čelního skla. Do ekonomické krize v roce 2010 mnoho pojišťoven, vlivem zvyšujícího konkurenčního prostředí, nabízelo některá z nich zdarma a to často na neomezenou dobu.

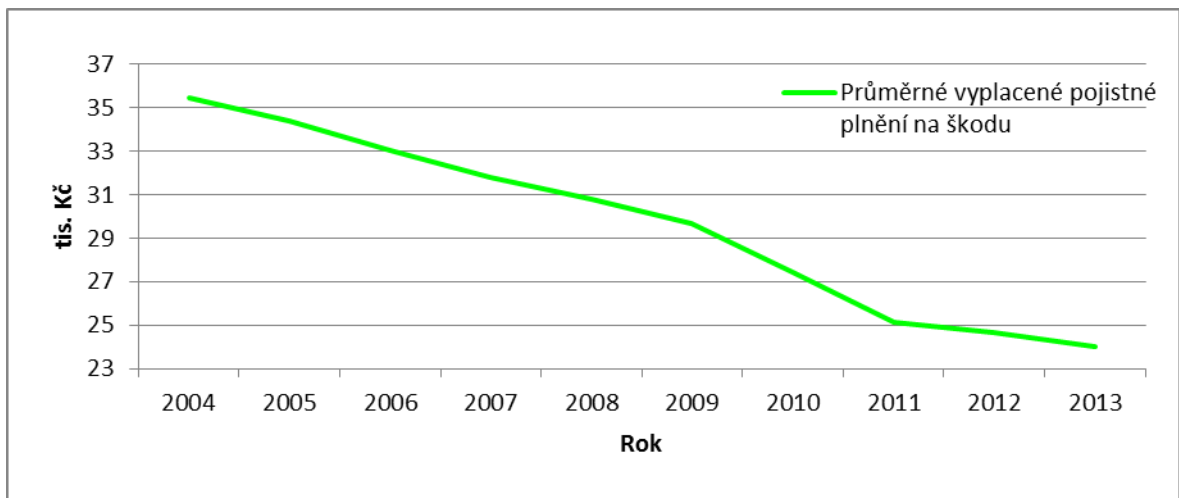
Doplňkové pojištění má také ekonomický dopad na pojištění odpovědnosti a havarijní pojištění. V případě krytí rizika pojištění odpovědnosti a doplňkového pojištění bez havarijního pojištění dochází k tomu, že pojistné z takovéto pojistné smlouvy je plně zahrnuto do předepsaného pojistného pojištění odpovědnosti, protože předepsané pojistné doplňkových pojištění se samostatně nevykazuje a tudíž ani nesleduje. Pokud ale dojde k pojistné události z doplňkového pojištění, pojistné plnění je vypláceno z havarijního pojištění a dochází tak k ekonomickému nesouladu výsledků.

Jednotlivá doplňková pojištění nemá ve svém portfoliu v plném rozsahu žádná z pojišťoven, vždy nabízí jen část těchto pojištění v obdobných verzích a v případě shody je vždy nutné prostudovat pojistné podmínky. U jednotlivých doplňkových pojištění je vždy celá řada výluk doprovázená informací, že na jednotlivá pojištění se mohou vztahovat i další výluky uvedené v pojistné smlouvě, všeobecných pojistných podmínkách, zvláštních pojistných podmínkách, nebo výluky vyplývající z právních předpisů.

4.7.9 Náklady na pojistná plnění

Významným faktorem v rámci havarijního pojištění je vývoj vyplaceného pojistného plnění na jednu škodu s ohledem na celkové vyplacené pojistné plnění a počet vyřízených pojistných plnění. Tento faktor je důležitý s ohledem na finanční krizi, která postihla Českou republiku v minulých letech, v souvislosti s dopadem na obyvatelstvo a pojišťovny. Průměrné vyplacené pojistné plnění na jednu škodu v havarijním pojištění od roku 2004 do roku 2013 průměrně meziročně klesalo o 4,22% až na 23 995 Kč. Největší propad byl zaznamenán v roce 2010, kdy došlo k propadu o 7,49% oproti roku 2009 a v roce 2012, kdy došlo k propadu o 8,38% oproti roku 2010.

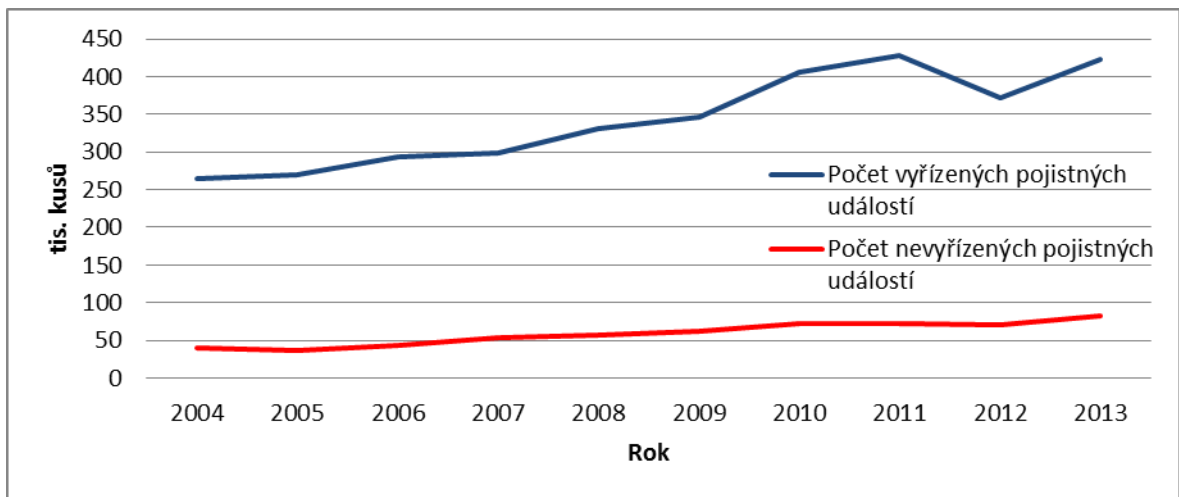
Graf č.17: Průměrné vyplacené pojistné plnění na škodu



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

V roce 2010 taktéž došlo k největšímu nárůstu počtu vyřízených pojistných událostí v havarijním pojištění, kdy byl zaznamenán největší meziroční nárůst ve sledovaném období, a to o 17%, což se rovná nárůstu o 59 387 kusů.

Graf č.18: Počet vyřízených a nevyřízených pojistných událostí

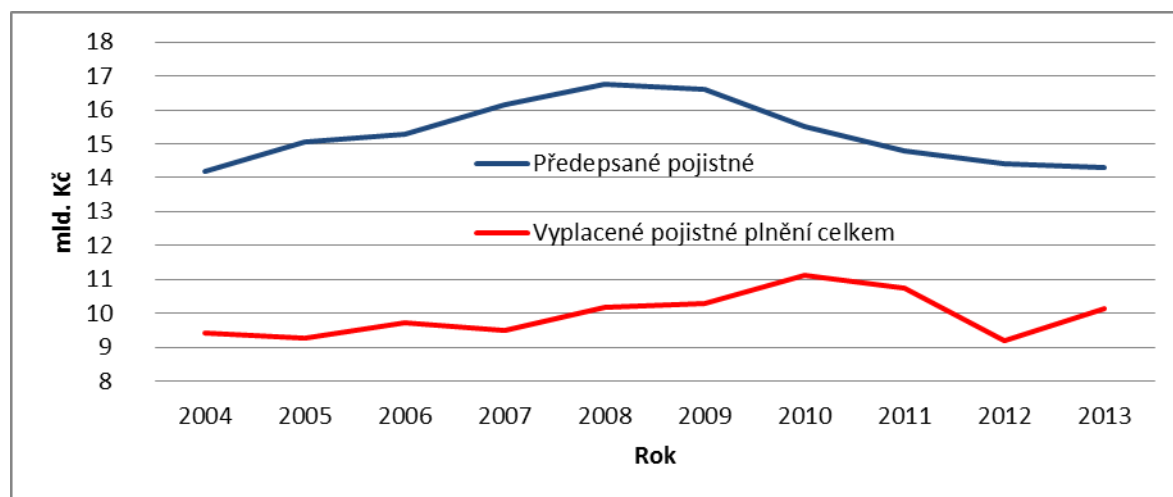


Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Reálný pokles průměrného vyplaceného pojistného plnění lze objasnit několika důvody. V rámci vývoje havarijního pojištění se neustále snižuje sjednaná spoluúčast, která tak majitele pojištěných automobilů láká k nahlášení většího množství vzniklých

škod. Od roku 2004 do roku 2013 neustále rostl počet pojistných událostí v havarijním pojištění a to o průměrných 6,1% ročně, v roce 2010 dokonce o 17,05%. Celkově je však průběh vyplaceného pojistného plnění v čase relativně konstantní v porovnání s vývojem předepsaného pojistného v segmentu havarijního pojištění.

Graf č.19: Vývoj předepsaného pojistného a vyplaceného pojistného plnění



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Majitelé pojištěných automobilů tedy nahlašují čím dál více pojistných událostí i v případě drobných škod a postupně se vytrácí původní myšlenka havarijního pojištění v podobě zajištění svého majetku, vozidla, před velkými škodami, které je nejvíce finančně zasahují. Spoluúčast měla sloužit v odfiltrování drobných škod, které zatěžují pojišťovny především v nárůstu administrativních nákladů na řešení jedné pojistné události, nikoli jako nástroj pro řešení veškerých škod na vozidlech.

Vyplacené pojistné plnění je také korigováno sofistikovanějšími nástroji na odhalování pojistných podvodů. Počet šetřených pojistných podvodů v segmentu pojištění vozidel průměrně meziročně od roku 2005 do roku 2013 rostl o 20,2% a průměrně se podařilo uchránit 321 592 tis. Kč ročně. Díky technickému vývoji a zaměření pojišťoven na ochranu před pojistnými podvody se podařilo uchránit v roce 2013 o 131 367 tis. Kč více, než v roce 2006.

Tabulka č.12: Statistika pojistných podvodů v České republice v segmentu pojištění vozidel

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet šetřených případů v ks.	2 341	3 947	3 359	3 510	3 110	3 211	4 728	3 855	7 047
Výše uchráněných hodnot v tis. Kč	267 060	249 049	269 593	347 484	358 585	302 904	329 730	371 495	398 427

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Počet odcizených vozidel má značný vliv na průměrné vyplacené pojistné plnění, neboť výše pojistného plnění je nesrovnatelná s parciálními škodami na vozidlech. Od roku 2004 do roku 2013 došlo k výraznému poklesu počtu odcizených vozidel. Při porovnání roku 2004 s rokem 2013 došlo k poklesu odcizení dvoustopých motorových vozidel a to o 54%, jednostopých motorových vozidel o 18%, i krádeží věcí z automobilů o 48 %. Negativně se vyvíjí počet odcizených součástek motorových vozidel z důvodu jejich ztotožnění s původním vozidlem. Pozitivně se vyvíjí vyjasnění krádeží pouze u dvoustopých motorových vozidel, objasněnost krádeží jednostopých motorových vozidel, věcí z automobilu i součástek motorových vozidel vykazuje negativní trend.

Tabulka č.13: Statistiky krádeže motorových vozidel

Rok		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
DMV*	Počet krádeží	23 133	21 980	20 175	19 501	18 011	13 954	12 349	11 647	10 403	10 736
	Objasněnost	15%	16%	14%	14%	15%	16%	15%	17%	16%	18%
JMV**	Počet krádeží	1 097	1 060	821	828	782	816	760	746	724	905
	Objasněnost	25%	28%	25%	26%	26%	22%	17%	16%	20%	21%
VzA***	Počet krádeží	59 459	51 624	48 474	51 516	49 430	46 613	39 455	33 230	28 751	30 899
	Objasněnost	9%	9%	9%	8%	7%	8%	8%	7%	8%	8%
SMV****	Počet krádeží	6 344	6 620	6 267	5 829	6 450	7 099	8 794	9 967	9 577	10 761
	Objasněnost	13%	14%	13%	10%	9%	10%	9%	10%	10%	8%

*DMV = Dvoustopá motorová vozidla

**JMV = Jednostopá motorová vozidla

***VzA = Věci z automobilu

****SMV = Součástky motorových vozidel

Zdroj: Ministerstvo vnitra České republiky, tvorba vlastní

Neuspokojivá situace v oblasti krádeží motorových vozidel si vyžádala změnu přístupu k řešení této problematiky, a proto v květnu roku 2008 Ministerstvo vnitra ČR

předložilo vládě České republiky analytický materiál „Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice“. Součástí materiálu byl i harmonogram opatření týkajících se činnosti Policie ČR, registrace vozidel a evidenční kontroly a nakládání s vyřazenými vozidly. Vyhodnocení plnění opatření vyplývajících z tohoto materiálu z roku 2013 však informovalo, že stále ne všechna opatření jsou plněna, některá jsou splněna jen částečně a dokonce i některá jsou nesplnitelná. Dle statistik krádeží motorových vozidel měla daná opatření pozitivní vliv pouze na počet krádeží a objasněnost u dvoustopých motorových vozidel a krádeží věcí z automobilu.

4.8 Odhadovaný budoucí vývoj

4.8.1 Rozvoj operativního leasingu

Rozvoj operativního leasingu lze datovat k červnu roku 2014, kdy Škoda auto a.s. nabídla soukromým zákazníkům pronájem automobilu na bázi operativního leasingu. Operativní leasing je charakteristický tím, že vůz i po skončení smlouvy zůstává majetkem leasingové společnosti. Měsíční splátka tvoří z větší části rozpočítaný rozdíl mezi pořizovací a tabulkovou zůstatkovou hodnotou. Výhodou pro zákazníky jsou nulové vedlejší náklady spojené s užíváním automobilu a součástí pronájmu je i pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, havarijní pojištění, zimní/letní pneumatiky a jejich přezutí, servisní prohlídky a zapůjčení náhradního vozu.

Škoda auto a.s. tímto podpořila obměnu vozového parku a s tím je spojený očekávaný nárůst předepsaného pojistného v segmentu havarijního pojištění, neboť lze identifikovat téměř dvojnásobný zájem o operativní leasing za období od června do konce prosince roku 2014, než bylo původně plánováno.

4.8.2 Rozvoj minikasko¹⁸ produktů

Havarijní pojištění se stále častěji transformuje do tzv. minikasko produktů, které nabízejí rizika spojená s havarijním pojištěním, avšak v nižším rozsahu a stanovených pojistných limitech. Minikasko produkty jsou cenově zvýhodněné, standardizované, neupravitelné balíčky, které se vyplatí u starších vozidel, kde tržní cena odpovídá

¹⁸ Kasko je alternativní výraz pro havarijní pojištění a minikasko je v nižším rozsahu a s dalšími omezeními.

nastaveným limitům a nelze tak vozidlo podpojistit¹⁹. Vlivem budoucí rozsáhlejší segmentace lze předpokládat, že bude docházet k využívání minikasko produktů a tedy k racionalizaci pojistné ochrany vzhledem k tržní ceně vozidla a pojistnému.

4.8.3 Digitální distribuční kanály

Rostoucí obliba on-line prodejních kanálů a eliminace klasických distribučních cest přes pojišťovací zprostředkovatele má své pozitivní i negativní dopady pro pojišťovny. Absence mezičlánku a přímého prodeje přes vlastní online prodej nutí pojišťovny ke zvýšení efektivity cenotvorby a zvyšují se tím i náklady na komunikaci a informační technologie.

Mladí zákazníci navíc využívají komunikaci a srovnání na různých sociálních sítích, snaží se produkty nastudovat, využít on-line srovnávače a ušetřit tak na pojistném. Pojišťovny proto musí vynaložit obrovské sumy na uživatelsky příjemnější a intuitivnější webové rozhraní, kde produkty musí být jasně a srozumitelně prezentované s možností okamžitého nákupu. To vede ke značnému zesílení cenové konkurence a tím se i nadále bude snižovat předepsané pojistné.

Tento trend se již stává standardem pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a začíná být aktuální i u majetkového pojištění. Pojišťovny tak nebudou moci bojovat pouze nízkými cenami, ale nevyhnutelně bude značně důležitá přidaná hodnota.

4.8.4 Marketingová komunikace a přechod k poradenské činnosti

Nová generace mladších zákazníků přináší odlišný styl chování a životní styl, který se bude projevat i v oblasti pojišťovnictví. Vytvoří se tak segment zákazníků, kteří budou mít pro pojišťovny obrovský tržní potenciál, nicméně jeho využití bude velmi složité vlivem soběstačnosti a využívání digitálních kanálů. Budoucí prodej se bude muset distancovat od prodejní strategie a přesunout se k marketingové strategii. Úspěch pojišťoven bude záviset na schopnosti pochopit přesná zákaznickova přání, potřeby, tedy schopnosti porozumět jeho chování a přizpůsobit tak své portfolio.

S novým vlivem zákazníků bude nejen potřeba vytvořit modulární produktová portfolia, ale také především změnit pohled na tradiční distribuční kanály.

¹⁹ Podpojištění je stav, kdy je předmět pojištěn na nižší částku, než je jeho vlastní hodnota.

Zprostředkovatelská činnost se bude muset nevyhnutelně přetransformovat do poradenské činnosti. Díky této změně se odměna pro zprostředkovatele posune z provizního odměňování za jednotlivé produkty k odměně za kvalitní poradenskou činnost a nastavení efektivní pojistné ochrany. Pozitivním efektem taktéž bude selekci nepoctivých zprostředkovatelů vedoucí k zvýšení jejich odbornosti.

4.8.5 Individuální havarijní pojištění a racionální výpočet pojistného

Kooperativa pojišťovna a.s., Vienna Insurance Group v roce 2011 přišla s revoluční novinkou na poli pojištění automobilů. Klienti si mohli díky stavebnicovému systému zvolit jen rizika, proti kterým chtěli své vozidlo mít kryté. Produkt tedy byl velmi variabilní a bylo možné jej upravovat dle potřeb, nikoli zakoupit více rizik, která mohla být nepotřebná.

V současné době dostupná technologie umožňuje poskytnutí pojištění na míru podle způsobu využití automobilu, kdy je vytvořen rizikový profil klienta a pojistné je stanoveno dle faktického využití vozidla. Tato téměř dokonalá segmentace ještě není na pojistném trhu využívána, nicméně lze jí očekávat v blízkém období vzhledem k vývoji havarijního pojištění. Díky monitorování využití vozidla a stanovení rizikového profilu bude možné na tuto technologii navázat přidanou hodnotu v podobě okamžité pomoci při nehodě, lokalizaci odcizeného vozidla, rezervací servisních prohlídek ve smluvních servisech, pomoci při určení viníka dopravní nehody, vedení knih jízd a další.

Díky snížení pojistného řidičům, kteří svá vozidla budou využívat zřídka a na kratší vzdálenosti, bude zákonitě nevyhnutelné zdražení pojistného rizikovým zákazníkům pro udržení rovnováhy na trhu.

5 Závěr

Diplomová práce byla zaměřena na faktory ovlivňující vývoj trhu havarijního pojištění v České republice v letech 2004 až 2013 a vzhledem k obsáhlosti daného tématu byly uvedeny hlavní faktory a provázanost s vývojem pojišťovnictví. Trh s havarijním pojištěním do roku 2008, který lze považovat za bod nasycení, procházel lineárně rostoucím vývojem. Od roku 2004 do roku 2008 vykazoval růst ve výši 4,25% ročně o průměrný nárůst předepsaného pojistného v havarijním pojištění o 641 447 tis. Kč ročně. Od roku 2009 do roku 2013 předepsané pojistné v havarijním pojištění průměrně klesalo o 3,1%, tedy o 492 171 tis. Kč meziročně, přičemž v roce 2013 vykazoval už jen mírný pokles o 108 387 tis. Kč. Při porovnání roku 2004 a 2013 je pozorovatelný nárůst o pouhých 0,74% a trh se tak téměř navrátil k původním hodnotám z roku 2004. Celkový vývoj lze deklarovat na ovlivňujících faktorech, kterými jsou ekonomický vývoj, stáří vozidel, ekonomická provázanost pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a havarijního pojištění, konkurenčním prostředím a slevovou politikou pojišťoven, informovaností obyvatelstva, distribučními kanály v konkurenčním prostředí, cenou pojištění, rozvojem doplňkových pojištění a náklady na pojistná plnění.

Jedním z nejdůležitějších faktorů, které působí na pojišťovnictví komplexně je ekonomický vývoj z důvodu pozitivního nebo negativního vlivu na výši předepsaného pojistného. V letech 2004 až 2008 probíhal růst hrubého domácího produktu, který v roce 2004 činil 2 929,2 mld. Kč a v roce 2008 dokonce 3848,4 mld. Kč. Růst byl v roce 2009 utlumen celosvětovou finanční krizí, která tak zasáhla i pojišťovnictví. Česká republika se z recese pozvolna vymanila až v roce 2013, ale dopad na segment havarijního pojištění byl značný. Tento fakt je pozorovatelný i na průměrném pojistném na jednoho obyvatele, neboť tento ukazatel si i přes finanční krizi, kromě roku 2009, udržel rostoucí tendenci a potvrdil tak důležitost pojištění. Potvrdil ale i fakt, že havarijní pojištění je nejnáchylnější na pokles finančních prostředků obyvatelstva, protože předepsané pojistné v tomto segmentu prudce klesalo.

Cena automobilů je dalším důležitým faktorem a to především z důvodu výpočtu pojistného. Celkové pojistné za havarijní pojištění je vypočítáno z různých segmentačních proměnných, základním proměnnou je však cena automobilu. Zde je pozorovatelný vývoj automobilového průmyslu, na který nedokázal zareagovat pojistný trh. Cena automobilu Škoda poklesla od roku 2004 do roku 2013 o 33 000 Kč. Automobilky tento fakt

kompenzovaly nárůstem cen za servisní úkony a náhradní díly. To je pozorovatelné i na průměrném pojistném na jednu pojistnou smlouvu v havarijním pojištění, které v roce 2007 činilo 12 919 Kč a v roce 2013 už jen 8 206 Kč. Negativní dopady na vývoj havarijního pojištění má i průměrné stáří vozidel v České republice, které se od roku 1995 téměř nemění. Průměrný věk osobních automobilů v České republice je na hranici 14 let a svědčí o dlouhodobé nedostatečné obměně automobilů. Průměrný věk ostatních dvoustopých a jednostopých vozidel také roste a negativně se tak odráží na havarijním pojištění vozidel. Ekonomická provázanost pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a havarijního pojištění je pozorovatelná v téměř totožném pozitivním, ale následně i negativním vývoji. Tento fakt je pozorovatelný na předepsaném pojistném od roku 2004 do roku 2008, kdy v rámci pojištění odpovědnosti byl zaznamenán průměrný růst o 3,09% a v havarijním pojištění o 4,25% a v období od roku 2009 až 2013, kdy v rámci pojištění odpovědnosti byl zaznamenán průměrný pokles o 2,98% a v havarijním pojištění o 3,10%.

Pojišťovny musí uvažovat o pojištění vozidel komplexně, protože pojistit vozidlo lze samostatným pojištěním odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, havarijním pojištěním, ale také all-riskovým pojištěním, které zahrnuje oba druhy pojištění a může také obsahovat celou řadu doplňkových pojištění. Nepříznivý vývoj odpovědnosti z provozu vozidla je ekonomicky kompenzován příznivým vývojem havarijního pojištění a v konečném důsledku pojišťovny v pojištění vozidel vykáží celkový zisk. Značný vliv má také sjednání pouze pojištění odpovědnosti s doplňkovým pojištěním, protože v případě škody z doplňkového pojištění je pojistné plnění vyplaceno z havarijního pojištění a dochází tak k ekonomickému nesouladu výsledků.

Pojišťovny po roce 2004 velmi těžili z absence slevové politiky a využívání pouze bonusového programu, který měl pozitivní účinky na segmentaci nebourajících řidičů, a tím pravidelně docházelo k rovnováze v podobě úpravy pojistného. Vlivem pozvolného zvyšujícího se konkurenčního prostředí se po roce 2006 začal využívat slevový program, který pak měl vliv na předepsané pojistné. Faktor informovanosti obyvatelstva byl podpořen rozvojem informačních technologií a to především v segmentu pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, které se v poslední době těší vysoké oblíbenosti. V letech 2004 až 2008 prodej produktů v rámci pojištění vozidel se uskutečňoval především přes pojišťovací zprostředkovatele vedoucí k podpoře růstu jejich

počtu až na 150 425 v roce 2013. Negativní dopad na pojišťovny byl v tom, že vysoká informovanost obyvatelstva zvýšila tlak na ceny pojištění a vysoký počet zprostředkovatelů vyvinul tlak na úpravu pojistných smluv. Ve velkém tak docházelo ke snižování průměrného pojistného na jednu smlouvu a tak i celkového předepsaného pojistného.

Významným faktorem v rámci havarijního pojištění je vývoj vyplaceného pojistného plnění na jednu škodu, které od roku 2004 do roku 2013 průměrně meziročně klesalo o 4,22% z 35 448 Kč až 23 995 Kč. Pokles byl způsoben snižující sjednanou spoluúčastí, která tak majitele pojištěných automobilů láká k nahlášení většího množství vzniklých škod a pojišťovnám tak rostou celkové náklady. Pojišťovny se díky tomu musí zaměřovat podrobněji na racionalizaci nákladů a jednou z možností je odhalování pojistných podvodů. Počet šetřených pojistných podvodů v segmentu pojištění vozidel průměrně meziročně od roku 2005 do roku 2013 vzrostl o 20,2% a průměrně se podařilo uchránit 321 592 tis. Kč ročně.

Pojištění lze definovat jako hru s pravděpodobnostní a budoucí vývoj se bude nést v tomto duchu. Lze očekávat zvýšenou segmentaci pojišťoven a individuální nastavení havarijního pojištění díky rizikovým profilům klientů. Na základě jich bude pojistné počítáno a také i stanovováno dle faktického využití vozidla. Díky modernímu pokroku se budou stále více využívat on-line srovnávače a poroste tak cenová konkurence. Vlivem těchto faktorů budou pojišťovny cílit na přidanou hodnotu, budou muset vynikat ve schopnosti porozumět zákaznickovu chování a přizpůsobit tak své portfolio. Zprostředkovatelská činnost se také bude muset nevyhnutelně přetransformovat do poradenské činnosti. Díky této změně se odměna pro zprostředkovatele posune z provizního odměňování za jednotlivé produkty k odměně za kvalitní poradenskou činnost a nastavení efektivní pojistné ochrany. Pozitivní efekt povede k selekci nepoctivých zprostředkovatelů a ke zvýšení jejich odbornosti. Impulsem pro oživení havarijního pojištění by mohl být rozvoj operativního leasingu a s tím spojeným omlazením vozového parku. Starší vozidla pak již nebudou pojišťovány pomocí klasického havarijního pojištění, ale cenově zajímavých, zalimitovaných minikasko produktů.

6 Seznam použitých zdrojů

- [1] BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*. První vydání. Brno: Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.]
- [2] DRDLA, Miloš; MARTINOVIČOVÁ, Dana. *Bankovníctví a pojišťovnictví*. První vydání. Brno: Brno International Business School, 2005. 309 s. ISBN 80-86575-45-4.
- [3] DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. - přeprac. Praha: Ekopress, 2009, 224 s. ISBN 9788086929514.
- [4] MARVAN, Miroslav; CHALOUPECKÝ, Josef. *Dějiny pojišťovnictví v Československu: 3. díl - Dějiny pojišťovnictví v Československu (1945-1992)*. První vydání. Praha: Česká pojišťovna a.s., 1997. 445 s. ISBN 80-238-8592-8.
- [5] BUŠTA, Pavel; PŘIKRYL, Vladimír. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: v otázkách a odpovědích*. Praha: Mobil data, a.s., 2001. 93 s. ISBN 80-238-6889-6.
- [6] HRADEC, Milan; ZÁRYBNICKÁ, Jana; KŘIVOHLÁVEK, Václav. *Pojištění a pojišťovnictví*. První vydání. Praha: Vysoká škola finanční a správní, o.p.s. v edici EUPRESS, 2005. 216 s. ISBN 80-86754-48-0.
- [7] BLAND, David. *Pojištění: principy a praxe*. První vydání. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1997. 188 s.
- [8] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Allianz Šestý smysl: 6SM/10/2014/272. 2014.*
- [9] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Veřejný příslib: Poskytování právního poradenství k vozidlům s platným pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla nebo havarijním pojištěním. 2014.*
- [10] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Všeobecné pojistné podmínky: pro havarijní pojištění vozidel – Autopojištění 2015. 2014.*
- [11] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Zvláštní pojistné podmínky: pro havarijní pojištění vozidel – Autopojištění 2015. 2014.*
- [12] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Zvláštní pojistné podmínky: pro havarijní pojištění vozidel – Autopojištění 2015. 2014.*
- [13] ALLIANZ POJIŠŤOVNA, a. s. *Zvláštní pojistné podmínky: pro úrazové pojištění osob ve vozidle - Autopojištění 2015. 2014.*

- [14] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Všeobecné pojistné podmínky pro havarijní pojištění vozidel: H-350/14*. 2014.
- [15] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla: R-630/14*. 2014.
- [16] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové havarijní pojištění při nezávislé nehodě – NA100PRO: H-380/14*. 2014.
- [17] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění asistenčních služeb k vozidlu: H-390/14*. 2014.
- [18] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění nákladů na nájem náhradního vozidla: H-363/14*. 2014.
- [19] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění právní ochrany vozidla: H-956/14*. 2014.
- [20] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění skel vozidla: H-364/14*. 2014.
- [21] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění sportovní výbavy: H-366/14*. 2014.
- [22] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové pojištění věcí během silniční dopravy: H-695/14*. 2014.
- [23] KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, a.s., Vienna Insurance Group. *Zvláštní pojistné podmínky pro doplňkové živelní pojištění vozidla: H-371/14*. 2014.
- [24] Česká republika. Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: Sbíрка zákonů České republiky.

- [25] Česká republika. Zákon č. 297/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů České republiky.
- [26] Česká republika. Zákon č. 38/2004 o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů České republiky. – celá kapitola
- [27] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. Výroční zpráva 1999 [online]. 2000 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z:<http://cap.cz/images/o-nas/vyrocní-zpravy/1999.pdf>
- [28] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. Výroční zpráva 2003 [online]. 2004 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z:<http://cap.cz/www/cap/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2003.pdf>
- [29] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. Výroční zpráva 2004 [online]. 2005 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z:<http://cap.cz/www/cap/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2004.pdf>
- [30] ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. Výroční zpráva 2011 [online]. 2012 [cit. 2015-03-07]. Dostupné z:<http://cap.cz/www/cap/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2011.pdf>
- [31] Downsizing motoru. Autolexicon.net [online]. © 2015 [cit. 2015-03-14]. Dostupné z:<http://cs.autolexicon.net/articles/downsizing-motoru/>
- [32] Existuje obecné vymezení pojmů "zvíře a živočich" a jaký je mezi nimi rozdíl?: Výklad pojmů zvíře, zvěř a živočich a základních rozdílů mezi nimi. Portál eAGRI - resortní portál Ministerstva zemědělství [online]. © 2009-2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/zemedelstvi/casto-kladene-otazky/existuje-obecne-vymezeni-pojmu-zvire-a.html>
- [33] Havarijní pojištění. Central European Brokers [online]. 17.12.2007 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z:http://www.cz-ceb.com/havarijni_pojisteni.html
- [34] Nejčastější dotazy – Postupy při likvidaci újmy: Lze havarijně pojištěné vozidlo opravit v zahraničí? Bude plnění uhrazeno v plné výši?. Allianz - pojištění pro privátní i firemní klientelu [online]. © 2013 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://www.allianz.cz/pro-klienty/nejcastejsi-dotazy/dotazy-na-likvidaci_postupy-pri-reseni-skody.html

- [35] Obecně o ČKP. Česká kancelář pojistitelů [online]. 2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://ckp.cz/onas/onas_obec.php
- [36] Přehled připojištění: Plná úhrada opravy v zahraničí. Pomáháme vám jít dál - Česká pojišťovna [online]. © 2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/pripojisteni?havarijni-pojisteni-firmy>
- [37] Přehled připojištění: Pojištění pracovní neschopnosti a hospitalizace po dopravní nehodě. Pomáháme vám jít dál - Česká pojišťovna [online]. © 2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/pripojisteni?komplexni-pojisteni-vozu#pojisteni-pracovni-neschopnosti-a-hospitalizace-po-dopravni-nehode4>
- [38] SAP - SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. Složení vozového parku v ČR [online]. [cit. 14.3.2015]. Dostupný z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr>
- [39] Složení vozového parku v ČR: Souhrnné registrace k 31.12.2014. SAP - Sdružení automobilového průmyslu [online]. 2013 [cit. 2015-03-11]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>
- [40] URVÁLKOVÁ, Lucie. Nový občanský zákoník přináší velké výzvy pro pojišťovnictví. CFO World: Legislativa [online]. 01.10.2013. [cit. 2015-03-07]. Dostupné z: <http://cfoworld.cz/legislativa/novy-obcansky-zakonik-prinasi-velke-vyzvy-pro-pojistovnictvi-2611>
- [41] VÍCHA, Tomáš. Časová nebo nová cena? Klíčová volba u pojištění majetku. Finance.cz [online]. 21.4.2010 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/260445-casova-nebo-nova-cena-klicova-volba-u-pojisteni-majetku/>
- [42] Zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele. Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group [online]. 2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.koop.cz/nase-produkty/zakonne-pojisteni-odpovednosti-zamestnavatele/>

7 Přílohy

1. Souhrnné ukazatele u vybraných subjektů v České republice v tis. Kč u za roky 2004 – 2013
2. Vybrané ukazatele v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013
3. Pojistné indexy²⁰ v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013
4. Vývoj podílu na trhu v předepsaném pojistném u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013
5. Vývoj předepsaného pojistného v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013
6. Vývoj předepsaného pojistného v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013
7. Podíl na trhu v předepsaném pojistném v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013

²⁰ Pojistný index udává procentuální změnu v předepsaném pojistném mezi zkoumanými roky.

Příloha č.1: Souhrnné ukazatele u vybraných subjektů v České republice v tis. Kč u za roky 2004 - 2013

2004	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	5 974 616	3 351 475	2 175 272	830 419	209 545	744 799	780 230	135 305	14 201 661
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	42,07%	23,60%	15,32%	5,85%	1,48%	5,24%	5,49%	0,95%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	2 183	2 011	0	0	0	0	0	10	4 204
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	34 629	116	104 356	0	47	0	0	-1	139 147
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	8 342	2 488	1 666	0	286	0	0	15	12 797
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	8 897 736	5 168 591	2 546 423	769 910	2 196 835	794 812	408 531	331 923	21 114 761
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	8 757 035	5 168 591	2 546 423	769 910	2 196 835	794 812	380 611	331 892	20 946 109
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	41,81%	24,68%	12,16%	3,68%	10,49%	3,79%	1,82%	1,58%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	9 767	24	247 894	0	188	1 908	0	0	259 781
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	3 407	1 191	1 510	0	100	0	0	0	6 208
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	40 969 977	24 166 937	8 951 292	5 021 191	3 705 850	6 056 908	2 811 446	19 866 842	111 550 443
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	36,73%	21,66%	8,02%	4,50%	3,32%	5,43%	2,52%	17,81%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	4 174 789	490 288	648 400	508 297	13 434	500 399	213 817	4 316 185	10 865 609

* Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2005	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	6 518 247	3 734 379	2 301 799	763 829	244 502	782 046	670 520	26 803	15 042 125
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	43,33%	24,83%	15,30%	5,08%	1,63%	5,20%	4,46%	0,18%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	3 081	7 851	0	0	0	0	0	10	10 942
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	28 648	463	148 692	0	0	507	0	236	178 546
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	2 743	4 783	1 553	0	815	0	0	10	9 904
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	9 084 223	5 467 465	2 636 984	989 550	2 295 166	923 634	470 165	4 549	21 871 736
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	8 930 296	5 467 783	2 636 984	989 550	2 295 166	851 905	437 689	2 709	21 612 082
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	41,32%	25,30%	12,20%	4,58%	10,62%	3,94%	2,03%	0,01%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	3 325	145	235 876	0	0	4 397	0	915	244 658
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	1 477	2 465	1 879	0	609	0	0	58	6 488
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	41 545 707	26 527 552	9 235 853	5 553 888	4 010 548	6 875 382	2 861 070	19 101 746	115 711 746
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	35,90%	22,93%	7,98%	4,80%	3,47%	5,94%	2,47%	16,51%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	4 641 276	948 873	634 853	499 860	10 978	-359 077	191 435	1 612 261	8 180 459

* Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2006	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	6 102 689	4 070 658	2 340 313	854 121	376 263	842 891	670 520	25 777	15 283 232
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	39,93%	26,63%	15,31%	5,59%	2,46%	5,52%	4,39%	0,17%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	3 014	8 624	0	0	0	0	0	10	11 648
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	32 735	397	64 500	0	0	5 303	0	2 754	105 689
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	305	9 635	972	0	2 188	0	0	155	13 255
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	8 909 367	5 468 555	2 488 696	1 403 572	2 237 934	1 133 759	470 165	46 818	22 158 866
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	8 753 233	5 468 555	2 488 696	1 403 572	2 237 934	1 057 657	437 689	44 379	21 891 715
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	39,98%	24,98%	11,37%	6,41%	10,22%	4,83%	2,00%	0,20%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	8 702	128	203 492	0	0	9 293	0	5 657	227 272
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	330	3 549	2 117	0	1 040	0	0	312	7 348
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	39 667 243	27 427 383	9 373 216	6 388 077	4 345 158	7 674 006	3 147 661	22 126 286	120 149 030
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	33,02%	22,83%	7,80%	5,32%	3,62%	6,39%	2,62%	18,42%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	8 133 677	964 374	1 023 296	425 403	106 066	667 945	139 083	2 936 204	14 396 048

* Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2007	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	5 857 721	4 580 772	2 314 461	995 363	446 073	964 592	788 933	192 716	16 140 631
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	36,29%	28,38%	14,34%	6,17%	2,76%	5,98%	4,89%	1,19%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	3 470	3 765	0	0	0	0	0	10	7 245
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	69 263	505	42 017	0	0	3 151	0	5 027	119 963
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	284	9 469	967	0	2 306	0	0	461	13 487
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	8 534 649	5 593 222	2 354 071	1 924 213	2 403 657	1 296 871	626 202	469 155	23 202 040
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	8 351 985	5 468 160	2 354 071	1 924 213	2 403 657	1 219 372	596 222	464 718	22 782 398
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	36,66%	24,00%	10,33%	8,45%	10,55%	5,35%	2,62%	2,04%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	18 412	0	94 938	0	0	8 003	0	1 670	123 023
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	308	3 637	2 684	0	1 204	0	0	376	8 209
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	37 209 586	22 883 255	8 782 842	7 204 790	4 260 756	6 362 481	3 712 167	17 559 098	107 974 975
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	39 804 939	29 107 232	9 597 536	7 601 020	4 751 559	9 055 953	3 783 261	27 079 455	130 780 955
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	34,46%	21,19%	8,13%	6,67%	3,95%	5,89%	3,44%	16,26%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	6 424 731	1 086 751	824 522	484 587	152 330	947 405	141 877	2 488 988	12 551 191

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2008	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	5 723 450	4 777 020	2 325 671	1 127 750	523 646	1 060 926	1 018 411	210 576	16 767 450
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	34,13%	28,49%	13,87%	6,73%	3,12%	6,33%	6,07%	1,26%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	3 886	5 955	0	0	0	0	0	10	9 851
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	52 524	433	53 877	0	0	3 701	0	2 904	113 439
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	461	8 524	1 152	0	9 451	0	0	1 414	21 002
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	8 078 762	5 560 984	2 382 933	2 326 757	2 656 290	1 472 012	778 807	719 474	23 976 019
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	7 862 283	5 560 984	2 382 933	2 326 757	2 656 290	1 397 864	749 956	719 470	23 656 537
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	33,24%	23,51%	10,07%	9,84%	11,23%	5,91%	3,17%	3,04%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	25 222	0	31 678	0	0	10 189	0	1 763	68 852
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	137	3 146	3 154	0	528	0	0	540	7 505
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	37 503 700	23 914 075	9 075 572	8 262 424	4 868 300	6 915 435	4 305 931	20 391 857	115 237 294
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	40 386 385	30 730 009	9 861 988	8 579 613	5 425 080	9 485 129	4 378 188	28 314 338	137 160 730
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	32,54%	20,75%	7,88%	7,17%	4,22%	6,00%	3,74%	17,70%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	5 627 897	1 179 591	940 143	108 494	310 754	546 917	140 250	1 048 877	9 902 923

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2009	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	5 347 422	4 631 558	2 264 696	1 136 505	668 115	1 010 058	1 130 604	412 170	16 601 128
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	32,21%	27,90%	13,64%	6,85%	4,02%	6,08%	6,81%	2,48%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	4 040	11 089	0	0	0	0	0	10	15 139
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	34 235	258	78 944	0	0	5 317	0	5 087	123 841
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	2 011	9 437	1 190	0	0	0	0	1 527	14 165
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	7 473 654	5 434 698	2 366 025	2 371 349	2 895 686	1 415 631	874 641	1 533 070	24 364 754
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	7 214 396	5 434 698	2 366 025	2 371 349	2 895 686	1 341 661	851 713	1 531 231	24 006 759
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	30,05%	22,64%	9,86%	9,88%	12,06%	5,59%	3,55%	6,38%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	35 684	0	28 885	0	0	11 047	0	1 248	76 864
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	1 888	3 573	3 221	0	266	0	0	824	9 772
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	35 235 321	23 996 810	9 200 310	8 776 646	5 533 257	6 959 218	4 613 034	23 271 900	117 586 496
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	38 004 689	30 996 326	10 244 496	8 912 169	6 186 305	9 638 392	4 693 401	32 722 760	141 398 538
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	29,97%	20,41%	7,82%	7,46%	4,71%	5,92%	3,92%	19,79%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	9 085 092	2 415 606	1 310 818	970 961	385 256	1 426 284	349 500	-409 358	15 534 159

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2010	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	4 738 975	4 289 725	2 148 535	1 043 926	751 283	866 432	1 185 655	500 437	15 524 968
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	30,52%	27,63%	13,84%	6,72%	4,84%	5,58%	7,64%	3,22%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	4 858	2 711	0	0	0	0	0	0	7 569
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	61 411	201	70 052	0	0	8 304	0	1 202	141 170
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	55	10 404	1 363	0	0	0	0	766	12 588
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	6 631 238	5 138 993	2 206 885	2 065 927	2 765 564	1 335 003	924 712	1 756 087	22 824 409
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	6 379 947	5 138 993	2 206 885	2 065 927	2 765 564	1 276 968	904 568	1 751 423	22 490 275
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	28,37%	22,85%	9,81%	9,19%	12,30%	5,68%	4,02%	7,79%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	52 638	0	28 190	0	0	11 897	0	486	93 211
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	224	3 741	3 324	0	127	0	0	586	8 002
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	32 721 933	23 345 187	9 076 228	8 677 411	5 531 941	6 961 321	4 851 327	25 031 005	116 196 353
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	38 399 459	30 894 705	10 651 217	8 946 565	6 371 839	10 235 126	4 971 504	42 386 809	152 857 224
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	28,16%	20,09%	7,81%	7,47%	4,76%	5,99%	4,18%	21,54%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	11 919 196	3 477 324	1 083 397	795 397	388 677	1 389 192	157 189	1 924 767	21 135 139

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2011	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	4 154 307	3 961 962	2 289 058	994 709	857 870	858 122	1 192 326	494 151	14 802 505
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	28,06%	26,77%	15,46%	6,72%	5,80%	5,80%	8,05%	3,34%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	4 711	2 116	0	0	0	0	0	0	6 827
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	65 766	137	78 659	0	0	9 716	0	588	154 866
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	204	9 054	1 457	0	238	0	0	1 372	12 325
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	5 787 469	4 558 599	2 236 052	1 803 586	2 654 134	1 287 174	918 211	1 431 006	20 676 231
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	5 571 333	4 558 599	2 236 052	1 803 586	2 654 134	1 231 638	898 661	1 426 993	20 380 996
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	27,34%	22,37%	10,97%	8,85%	13,02%	6,04%	4,41%	7,00%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	34 965	15	28 203	0	0	13 199	0	0	76 382
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	190	3 515	3 362	0	195	0	0	854	8 116
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	30 841 076	22 191 377	9 444 750	8 438 326	5 605 228	7 348 681	5 155 527	26 894 794	115 919 759
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	34 665 918	30 502 749	11 043 806	8 649 530	6 668 648	12 212 084	5 501 509	40 497 531	149 741 775
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	26,61%	19,14%	8,15%	7,28%	4,84%	6,34%	4,45%	23,20%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	3 553 004	2 789 653	1 070 045	153 190	355 097	605 214	176 632	1 377 947	10 080 782

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2012	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	3 886 355	3 768 308	2 291 997	866 075	920 002	938 171	1 210 943	533 132	14 414 983
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	26,96%	26,14%	15,90%	6,01%	6,38%	6,51%	8,40%	3,70%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	5 139	1 110	0	0	0	0	0	0	6 249
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	67 988	118	55 322	0	0	11 218	0	628	135 274
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	307	8 873	3 750	0	249	0	0	1 498	14 677
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	5 308 279	4 263 374	2 112 772	1 477 081	2 528 288	1 446 788	890 673	1 769 771	19 797 026
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	5 100 672	4 263 374	2 112 772	1 477 081	2 528 288	1 396 646	876 106	1 609 968	19 364 907
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	26,34%	22,02%	10,91%	7,63%	13,06%	7,21%	4,52%	8,31%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	25 613	15	22 632	0	0	14 967	0	0	63 227
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	353	3 748	3 527	0	252	0	0	709	8 589
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	29 918 974	22 018 353	9 803 465	7 945 808	5 772 183	7 832 584	5 331 741	27 225 356	115 848 464
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	33 326 977	30 616 764	11 568 299	8 105 410	6 960 016	13 699 282	5 562 588	39 223 168	149 062 504
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	25,83%	19,01%	8,46%	6,86%	4,98%	6,76%	4,60%	23,50%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	3 910 012	3 246 369	972 058	647 336	507 250	619 500	325 004	2 095 696	12 323 225

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2013	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
Havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových (tis. Kč)	3 571 309	3 744 615	2 370 613	922 684	1 005 030	921 303	1 236 035	535 007	14 306 596
Podíl na trhu v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových	24,96%	26,17%	16,57%	6,45%	7,02%	6,44%	8,64%	3,74%	100%
Havarijní pojištění kolejových vozidel (tis. Kč)	5 187	2 124	0	0	0	0	0	0	7 311
Havarijní pojištění letadel (tis. Kč)	36 605	142	44 853	0	0	10 114	0	1 330	93 044
Havarijní pojištění námořních a říčních plavidel (tis. Kč)	759	8 665	3 670	0	264	0	0	1 587	14 945
Pojištění odpovědnosti podle odvětví 10 (tis. Kč)	5 076 200	4 155 284	2 046 367	1 403 388	2 512 543	1 460 427	924 961	2 053 525	19 632 695
z toho: pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. (tis. Kč)	4 850 915	4 155 284	2 046 367	1 403 388	2 512 543	1 415 781	912 284	2 048 725	19 345 287
Podíl na trhu v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb.	25,08%	21,48%	10,58%	7,25%	12,99%	7,32%	4,72%	10,59%	100%
Pojištění odpovědnosti z provozu letadel (tis. Kč)	33 972	112	28 723	0	0	14 430	0	277	77 514
Pojištění odpovědnosti z provozu lodí (tis. Kč)	299	3 536	3 621	0	260	0	0	935	8 651
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)*	28 849 764	22 377 552	10 336 411	7 895 916	5 964 903	7 408 501	5 489 959	27 759 114	116 082 120
Předepsané pojistné celkem (tis. Kč)**	32 130 036	31 319 881	11 871 113	8 097 671	7 227 458	9 623 734	5 713 748	42 728 229	148 711 870
Podíl na trhu předepsaným pojistným celkem*	24,85%	19,28%	8,90%	6,80%	5,14%	6,38%	4,73%	23,91%	100%
Výsledek hospodaření (tis. Kč)	4 134 568	3 448 927	938 701	-43 853	451 372	634 601	252 492	2 151 593	11 968 401

* Předepsané pojistné, kde jednorázové pojistné v životním pojištění je přepočteno na bázi 10 let a po očištění o pojistné postoupené členům ČAP a zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele

** Předepsané pojistné podle Českých účetních standardů

Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Příloha č.2: Vybrané ukazatele v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013

Rok	Předepsané pojistné (tis. Kč)	Vyplacené pojistné plnění celkem (tis. Kč)	Předepsané pojistné očištěné o vyplacené pojistné plnění (tis. Kč)	Předepsané pojistné očištěné o vyplacené pojistné plnění (%)	Počet vyřízených pojistných událostí (ks)	Průměrné vyplacené pojistné plnění na škodu (Kč)	Počet nevyřízených pojistných událostí (ks)
2004	14 201 661	9 408 548	4 793 113	33,75	265 421	35 448	39 324
2005	15 042 125	9 272 813	5 769 312	38,35	269 600	34 395	36 390
2006	15 283 232	9 706 240	5 576 992	36,49	293 810	33 036	42 667
2007	16 140 631	9 480 337	6 660 294	41,26	298 322	31 779	53 166
2008	16 767 450	10 182 633	6 584 817	39,27	330 719	30 789	56 966
2009	16 601 128	10 269 195	6 331 933	38,14	345 995	29 680	62 682
2010	15 524 968	11 130 314	4 394 654	28,31	405 382	27 456	72 993
2011	14 802 505	10 751 749	4 050 756	27,37	427 413	25 155	71 699
2012	14 414 983	9 191 292	5 223 691	36,24	372 456	24 678	70 985
2013	14 306 596	10 145 978	4 160 618	29,08	422 838	23 995	83 045

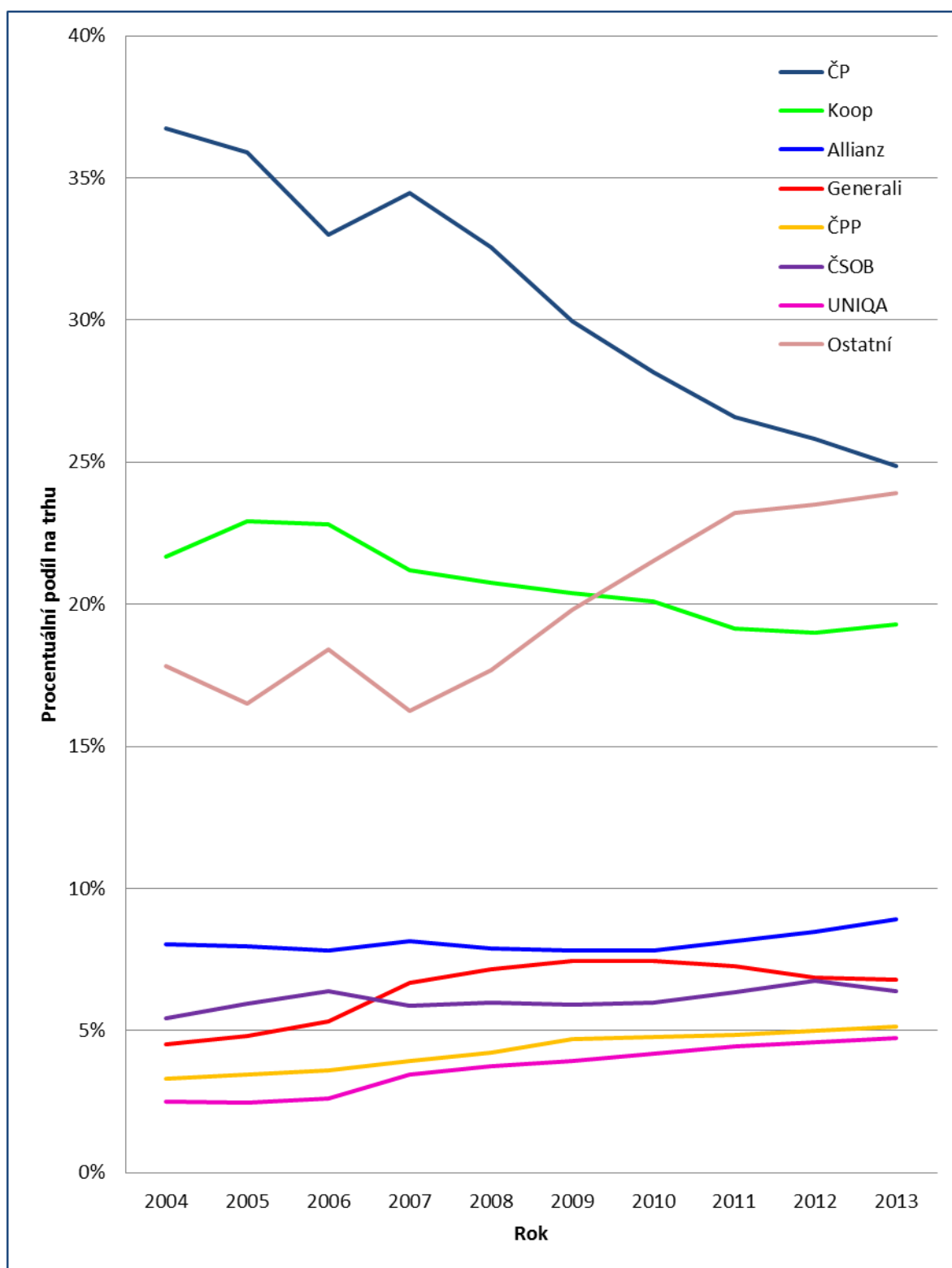
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Příloha č.3: Pojistné indexy v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013

Rok	ČP	Koop	Allianz	Generali	ČPP	ČSOB	UNIQA	Ostatní	Celkem ČAP
2004	5 974 616	3 351 475	2 175 272	830 419	209 545	744 799	780 230	135 305	14 201 661
Index 2005/2004	109,10%	111,42%	105,82%	91,98%	116,68%	105,00%	85,94%	19,81%	105,92%
2005	6 518 247	3 734 379	2 301 799	763 829	244 502	782 046	670 520	26 803	15 042 125
Index 2006/2005	93,62%	109,00%	101,67%	111,82%	153,89%	107,78%	100,00%	96,17%	101,60%
2006	6 102 689	4 070 658	2 340 313	854 121	376 263	842 891	670 520	25 777	15 283 232
Index 2007/2006	95,99%	112,53%	98,90%	116,54%	118,55%	114,44%	117,66%	747,63%	105,61%
2007	5 857 721	4 580 772	2 314 461	995 363	446 073	964 592	788 933	192 716	16 140 631
Index 2008/2007	97,71%	104,28%	100,48%	113,30%	117,39%	109,99%	129,09%	109,27%	103,88%
2008	5 723 450	4 777 020	2 325 671	1 127 750	523 646	1 060 926	1 018 411	210 576	16 767 450
Index 2009/2008	93,43%	96,95%	97,38%	100,78%	127,59%	95,21%	111,02%	195,73%	99,01%
2009	5 347 422	4 631 558	2 264 696	1 136 505	668 115	1 010 058	1 130 604	412 170	16 601 128
Index 2010/2009	88,62%	92,62%	94,87%	91,85%	112,45%	85,78%	104,87%	121,42%	93,52%
2010	4 738 975	4 289 725	2 148 535	1 043 926	751 283	866 432	1 185 655	500 437	15 524 968
Index 2011/2010	87,66%	92,36%	106,54%	95,29%	114,19%	99,04%	100,56%	98,74%	95,35%
2011	4 154 307	3 961 962	2 289 058	994 709	857 870	858 122	1 192 326	494 151	14 802 505
Index 2012/2011	93,55%	95,11%	100,13%	87,07%	107,24%	109,33%	101,56%	107,89%	97,38%
2012	3 886 355	3 768 308	2 291 997	866 075	920 002	938 171	1 210 943	533 132	14 414 983
Index 2013/2012	91,89%	99,37%	103,43%	106,54%	109,24%	98,20%	102,07%	100,35%	99,25%
2013	3 571 309	3 744 615	2 370 613	922 684	1 005 030	921 303	1 236 035	535 007	14 306 596

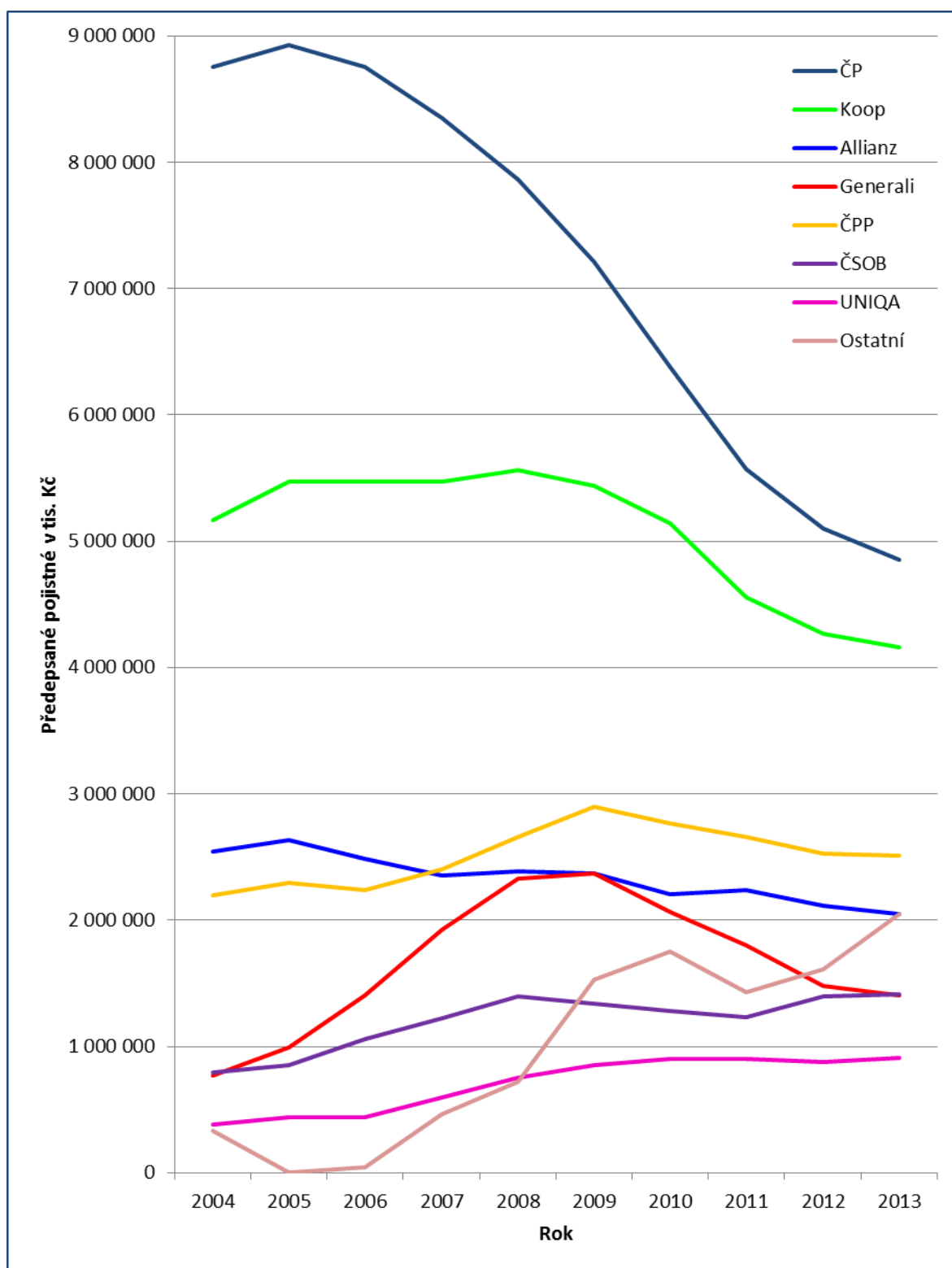
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Příloha č.4: Vývoj podílu na trhu v předepsaném pojistném u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013



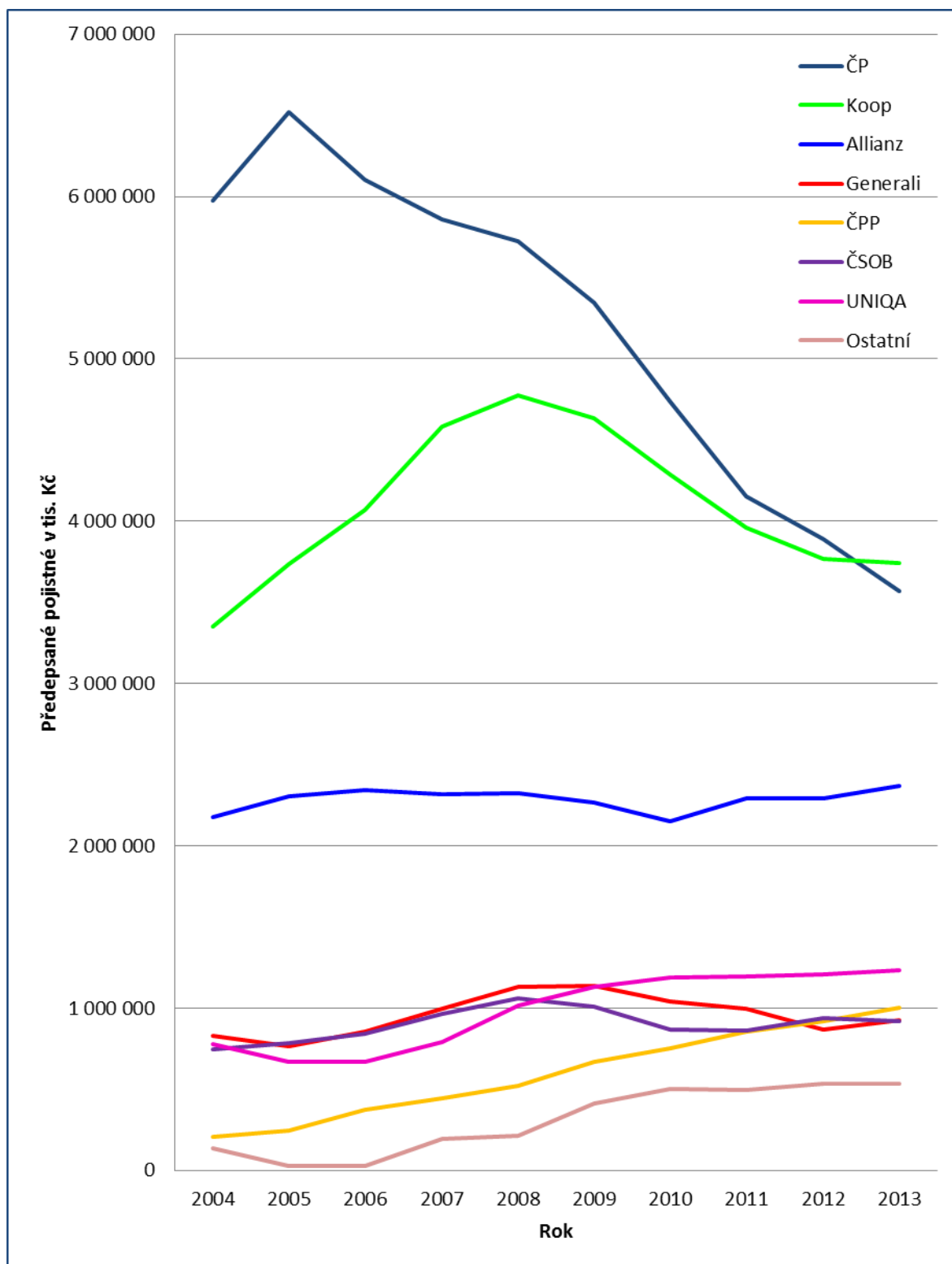
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

Příloha č.5: Vývoj předepsaného pojistného v pojištění odpovědnosti podle zákona č. 168/1999 Sb. u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

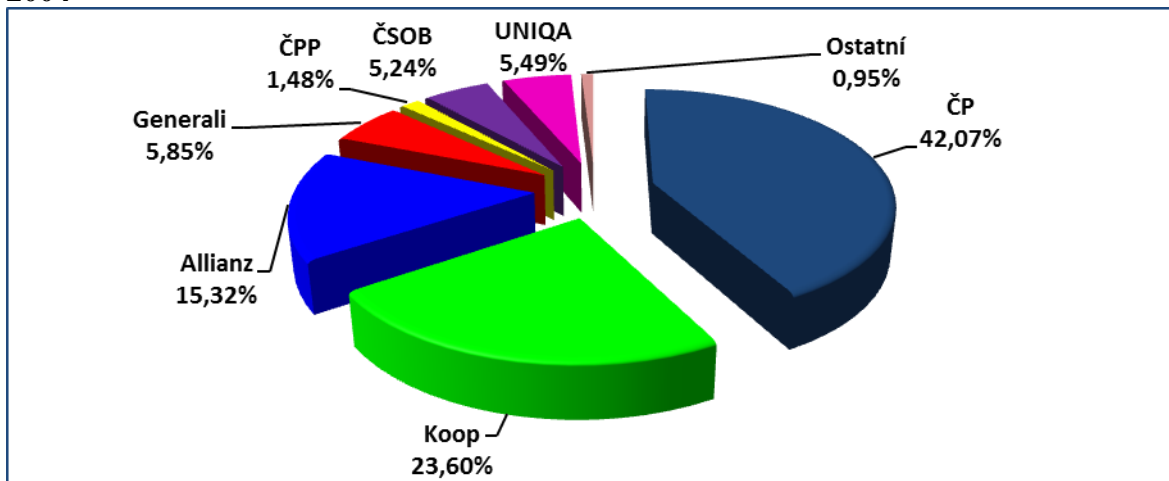
Příloha č.6: Vývoj předepsaného pojistného v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

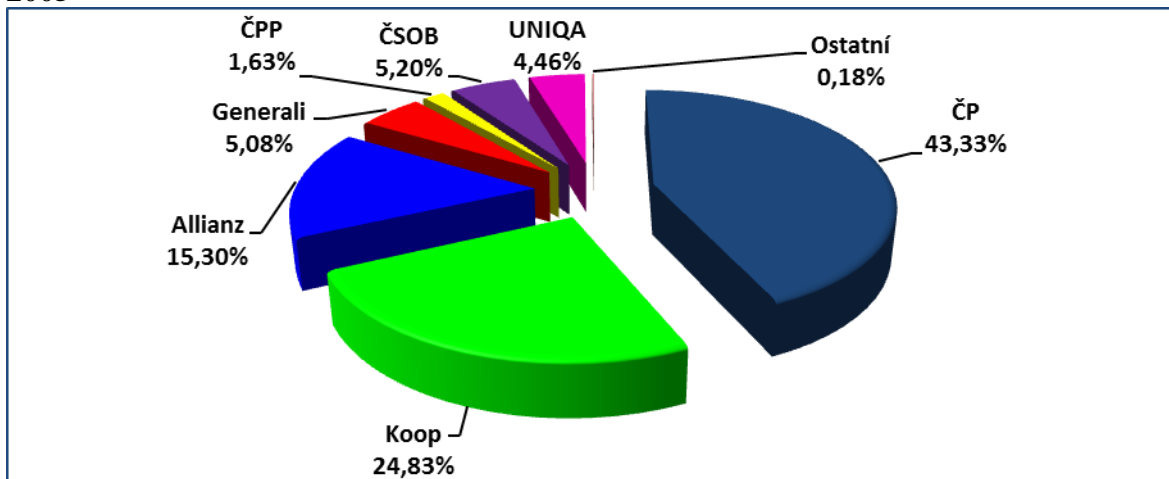
Příloha č.7: Podíl na trhu v předepsaném pojistném v havarijním pojištění pozemních vozidel kromě kolejových u vybraných subjektů v České republice za roky 2004 - 2013

2004



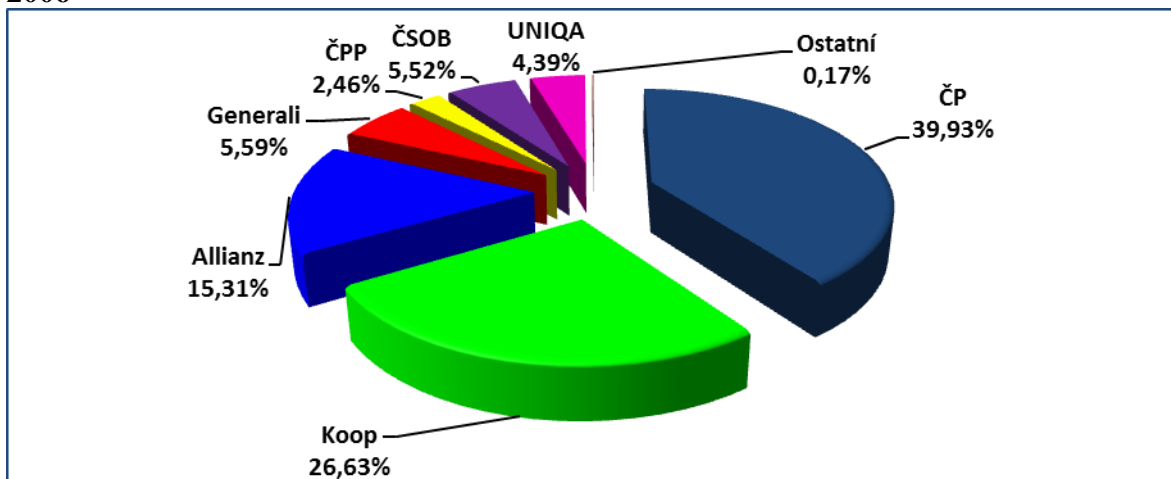
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2005



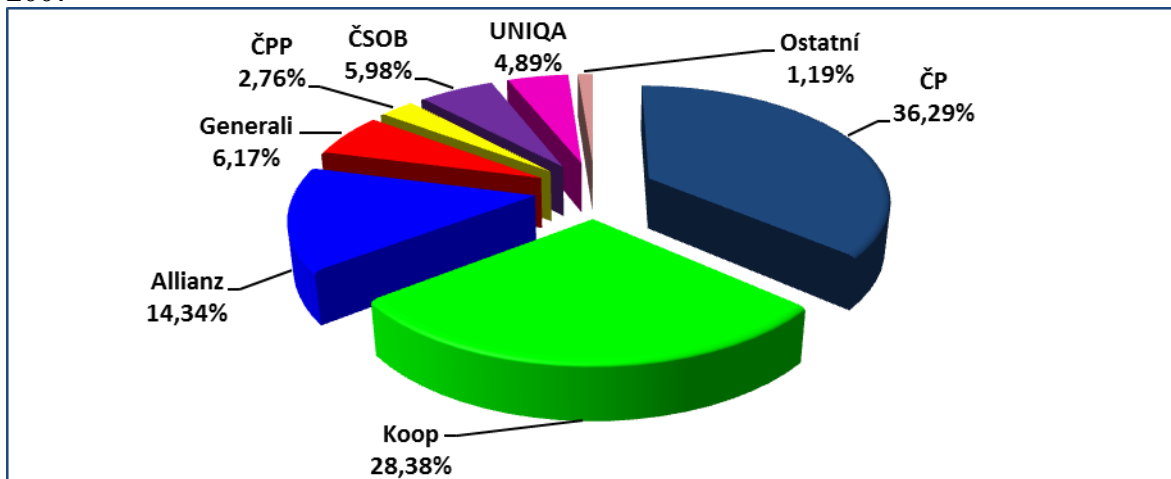
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2006



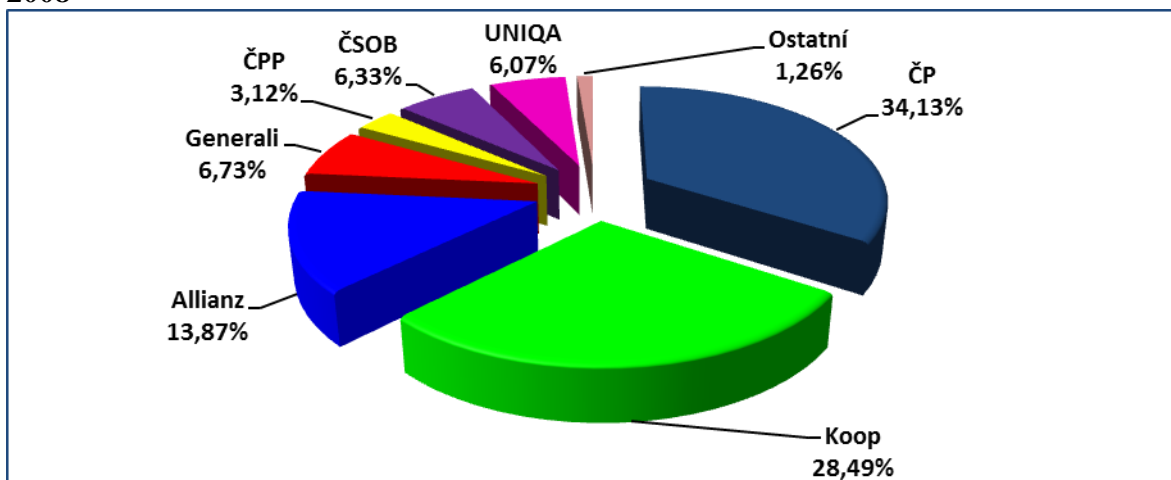
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2007



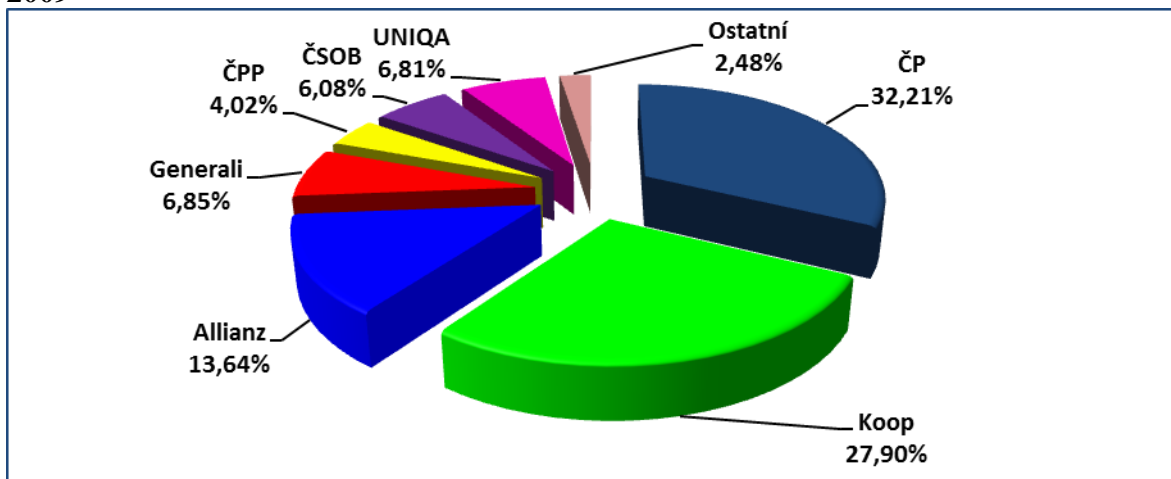
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2008



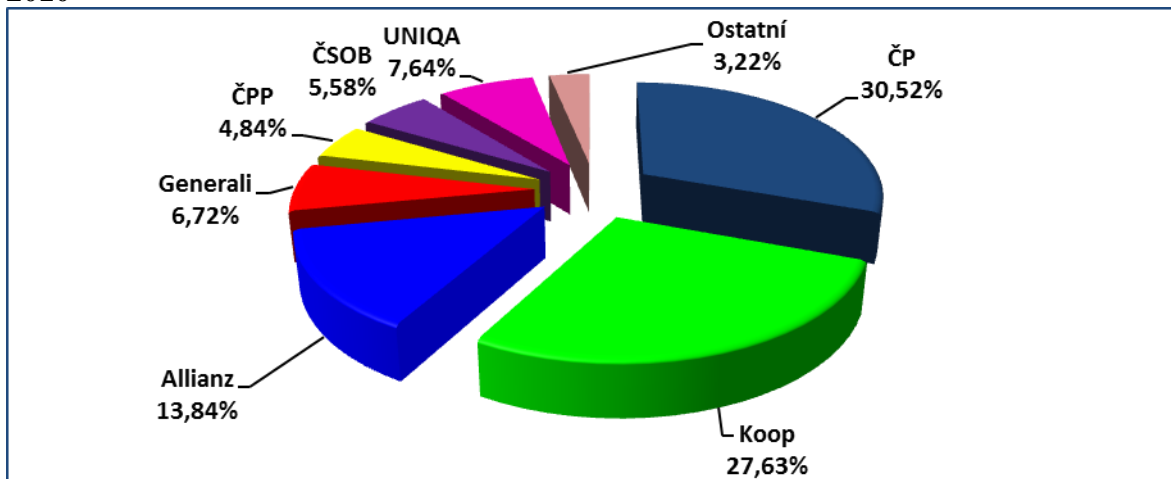
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2009



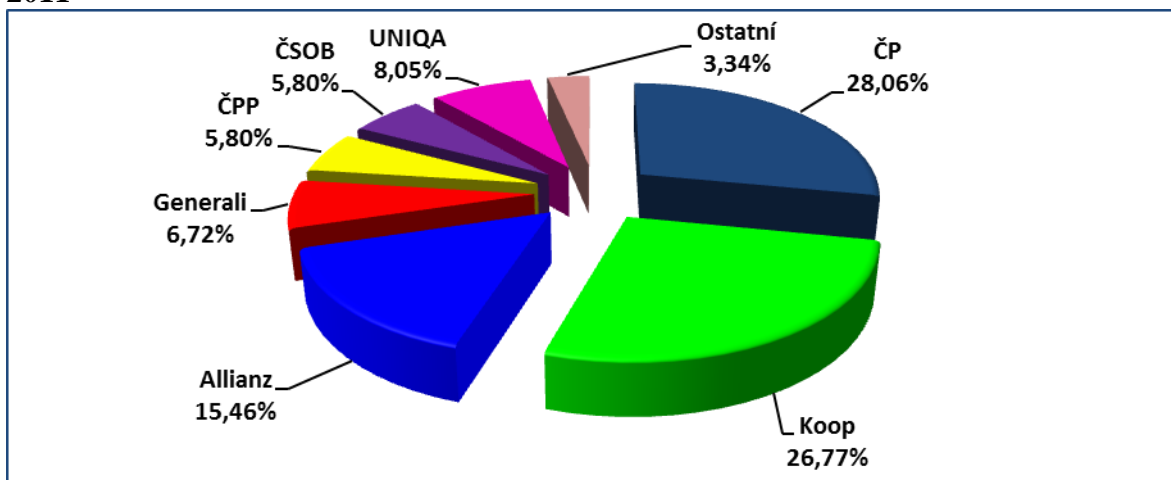
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2010



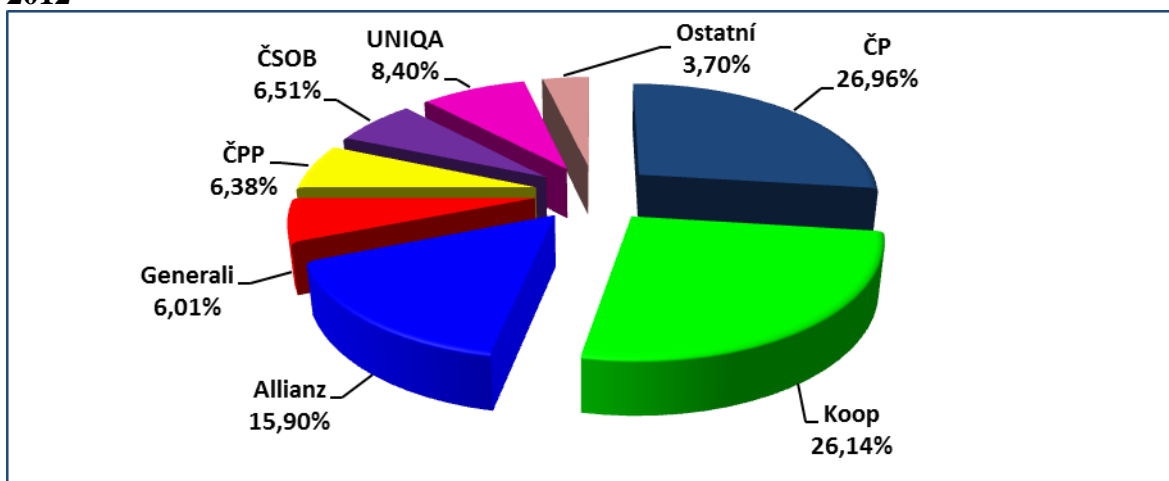
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2011



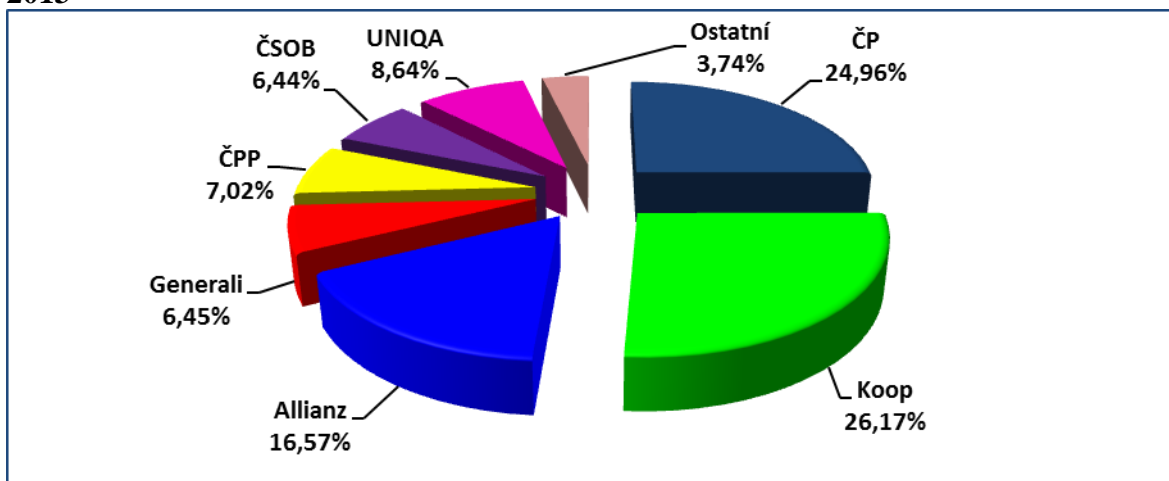
Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2012



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní

2013



Zdroj: Česká asociace pojišťoven, tvorba vlastní