



# Metodika pojištění vozidel

# Pár slov úvodem

Metodika, kterou právě držíte v ruce, představuje ucelený studijní materiál s jednoduchým cílem pomoci finančním poradcům s výběrem kvalitního pojištění vozidel. Mezi klienty totiž často panuje mylná představa, že pojištění vozidel je primárně o ceně a že obsah v pojištění je všude stejný, či dokonce nedůležitý.

Metodika je rozdělena do tří částí s přílohami.

Je výsledkem týmového úsilí pracovní skupiny EFPA, složené ze zástupců velké většiny poradenského trhu z řad držitelů certifikátu EFA nebo EFP a právníků věnujících se analýzám pojistných podmínek a řešení pojistných událostí.

**První část** se zabývá metodikou výběru pojištění podle klíčových právních a technických kritérií. Přílohou k první části metodiky je seznam klíčových kritérií, který bude pravidelně aktualizován, aby reflektoval aktuální zkušenosti v oblasti analýz pojistných podmínek a řešení pojistných událostí.

**Druhá část** je věnována metodice nastavení pojistných částek. Existuje několik přístupů k jejich nastavení, proto nabízíme více alternativ.

**Třetí část** popisuje jednotlivá rizika. Přílohou poslední části je dotazník k pojištění vozidel, který poskytuje návod k tomu, jaké všechny vstupní informace jsou třeba od klientů získat, aby byly správně nastaveny pojistné částky a vybrán vhodný produkt.

Veškeré informace obsažené v materiálu jsme se snažili podat jasnou, srozumitelnou a jednoduchou formou. Pevně věříme, že právě kombinace odborného know-how a srozumitelné formy výkladu vytvoří z této publikace nový a obecně přijímaný tržní standard.

Přejeme vám, ať vás studium tohoto materiálu baví, ať vás co nejvíce obohatí a přinese vám spoustu spokojených klientů.

## *Tým autorů*

*Lukáš Pravda – finanční poradce  
Zbyněk Kuběj – analytik neživotního pojištění  
Lukáš Kaplan – právník  
Karel Chudoba – finanční poradce, analytik  
Vratislav Jůza – finanční poradce  
Dagmar Věčorková – finanční poradce  
Jarmila Rašková – finanční poradce*

## *Oponenti*

*Martin Podávka – produktový expert  
Jan Grufík – finanční poradce  
Václav Šplechta – produktový specialista*

# Obsah

<b>1. část – Výběr produktu.....</b>	<b>4</b>	
1.1 Jak poznáme kvalitní pojištění.....	5	
1.1.1 Co je to kvalita?.....	5	
1.1.2 Podle čeho poznáme kvalitu? .....	5	
1.1.3 Kdo odpovídá za výběr kvality? .....	6	
1.2 Jak správně nastavit oblasti a kritéria pojištění ...	6	
1.2.1 Oblasti pojištění a jejich důležitost .....	7	
1.2.2 Výpočet váhy u jednotlivých kritérií.....	7	
1.2.3 Výpočet váhy u kritérií v kombinaci s váhou jednotlivých rizik.....	9	
1.2.4 Doporučené váhy u jednotlivých kritérií ....	10	
<b>2. část – Nastavení limitů     a pojistných částek .....</b>	<b>13</b>	
2.1 Nastavení limitů pro povinné ručení.....	13	
2.1.1 Určení limitů .....	14	
2.1.2 Role České kanceláře pojistitelů (ČKP) .....	15	
2.2 Pojistné částky u havarijního pojištění.....	15	
2.2.1 Určení hodnoty vozidla .....	16	
2.2.2 Podpojištění.....	17	
2.2.3 Spoluúčast .....	17	
2.2.4 Aktualizace ceny vozidla.....	18	
2.2.5 Závěr.....	18	
2.3 Limity připojištění .....	18	
2.4 Limity pojištění skel .....	19	
2.4.1 Metody pro stanovení limitu .....	19	
2.5 Asistence.....	19	
<b>3. část – Přehled pojistných     nebezpečí a rizik .....</b>	<b>21</b>	
3.1 Povinné ručení .....	22	
3.1.1 Územní platnost pojištění.....	22	
3.1.2 Co je z pojištění kryto?.....	23	
3.1.3 Co z pojištění kryto není?.....	24	
3.1.4 Zohlednění škodního průběhu (bonus/malus) .....	25	
3.2 Havarijní pojištění.....	25	
3.2.1 Pojištění havárie (dopravní nehoda).....	25	
3.2.2 Pojištění živelních rizik.....	26	
3.2.3 Pojištění odcizení .....	26	
3.2.4 Vandalismus (+ parciální krádež) .....	27	
3.2.5 Pojištění střetu se zvířetem .....	28	
3.2.6 Pojištění poškození stojícího vozidla zvířetem.....	28	
3.2.7 Způsoby řešení likvidace.....	28	
3.3 Pojištění skel.....	29	
3.4 Pojištění zavazadel .....	29	
3.5 Úrazové pojištění .....	30	
3.6 Pojištění ráfků a pneumatik .....	31	
3.7 Pojištění nákladů za nájem náhradního vozidla...	31	
3.8 GAP .....	31	
3.9 Přímá likvidace .....	31	
3.10 Asistenční služby.....	32	
<b>Příloha č. 1 – Přehled jednotlivých     kritérií .....</b>	<b>33</b>	
<b>Příloha č. 2 – PMV dotazník .....</b>	<b>40</b>	

**1. část**

# **Výběr produktu**

# 1.1 Jak poznáme kvalitní pojištění

*I u pojištění vozidel je důležité při výběru optimálního produktu věnovat pozornost primárně kvalitě pojistných podmínek podobně jako u pojištění osob. Abychom to mohli správně provést, je potřeba si stanovit důležitá kritéria, podle kterých lze jednotlivé produkty porovnat. Bližší postup jak to provést je uveden na stránkách níže.*

## 1.1.1 Co je to kvalita?

*Když hovoříme o kvalitě, musíme si nejprve ujasnit, co vlastně ta kvalita v pojištění je, podle čeho ji poznáme a jak ji porovnáme.*

**Kvalitní pojistný produkt** by měl krýt co nejširší množství situací (škodních událostí) a zároveň obsahovat co nejmenší množství výjimek (výluk). Jinými slovy, kvalita vychází z pojistných podmínek a prokazuje se bezproblémovou likvidací pojistné události.

**Při výběru produktu** pochopitelně nerozhodují jen pojistné podmínky. Do hry vstupují také další faktory. Kvalitativní kritéria by však měla tvořit základ. Jedině pokud by na základě výběru podle kvalitativních kritérií nebylo možno nalézt vhodný produkt, až poté lze „slevit“ z kvalitativních nároků, nikoliv naopak.

**Při srovnání jednotlivých produktů** je pak potřeba si stanovit jednotlivá kritéria. Ta by se měla týkat nejzásadnějších věcí. Jedná se například o výluky v případech, které nemusí nastávat často, ale mohou mít na klienta zásadní dopad. Ne všechna kritéria mají samozřejmě stejnou váhu. To vyplývá jednak z podstaty samotných kritérií, kdy některá jsou důležitější než jiná, a dále to vyplývá z individuální situace každého klienta, kdy může být na některé aspekty kladen větší důraz.

**A jak asi už tušíte**, ani jednotlivá rizika nemají stejnou váhu. Záleží však i také na konkrétní situaci klienta. Bez jejího zjištění víme pouze to, co je v pojištění obecně kvalitní, nevíme však, jak moc je to pro daného klienta důležité (prioritní). Proto se jej ptáme mimo jiné na podrobnější specifikaci vozidla a také na to, jakým způsobem a na co vozidlo využívá, abychom si udělali lepší představu o jeho potřebách.

## 1.1.2 Podle čeho poznáme kvalitu?

Při tvorbě této metodiky jsme v rámci pracovní skupiny autorů pracovali s několika desítkami kritérií. Bylo zapotřebí vypořádat se s jejich odlišnou povahou, protože každé kritérium řeší trochu jiný aspekt pojištění. Ve výsledku jsme se shodli na třech základních kategoriích kritérií.

**Primární (P)** – jsou z hlediska kvality nejdůležitější a měl by s nimi být konfrontován každý produkt u každého klienta.

**Sekundární (S)** – jsou na nižší úrovni důležitosti než primární kritéria, avšak svou povahou by měla být brána v potaz také u každého klienta.

**Individuální (I)** – jedná se o kritéria, která mohou mít význam pouze pro některého z klientů.

Hranice mezi uvedenými kategoriemi může být v některých případech tenká. Jejich rozdělení má význam zejména ve spojení s takzvanými váhovými mechanismy.

Již jsme si řekli, že při výběru kvalitního produktu je nutné zabývat se důležitostí (váhou) jednotlivých kritérií a váhou sjednáváných rizik. Ne všechna kritéria mají stejnou váhu, stejně tak záleží na konkrétní situaci klienta, abychom mohli určit váhu jednotlivých rizik.

Pro práci s důležitostí (prioritami) je vhodné využít váhové mechanismy. Zařazení váhového mechanismu je vhodné z prostého důvodu. Pokud se pracuje s kritérii pouze na binární bázi, tj. vyhodnocení kritéria je ve vztahu k produktu buď negativní (produkt „je v nesouladu“), nebo pozitivní (produkt „je v souladu“), není možné rozlišit více důležitá kritéria od méně důležitých.

Stejně tak není možné bez přiřazení vah rozlišit důležitost mezi sjednávány riziky. Přitom není pochyb o tom, že rozdíly v důležitosti existují. Přiřazení vah tedy zvyšuje informační hodnotu celkového výstupu a umožňuje vybrat produkt, který lépe odpovídá potřebám klienta.

## 1.1.3 Kdo odpovídá za výběr kvality?

**Za výběr kvality odpovídá vždy poradce**, jelikož by měl být nejlépe obeznámen s pojistnými produkty a poradenským prostředím. Pro posouzení kvality produktu není potřeba hlubšího zapojení klienta, jelikož klient není schopen posoudit relevanci kritérií.

To však neznamená, že je role klienta zcela upozaděna. **Klient určuje rozsah a priority** svých potřeb. Jednoduše řečeno, klient nerozhoduje o tom, co je, či není z hlediska pojistných podmínek kvalitní, rozhoduje však o tom, co je pro něj důležité. Přesto je vhodné být i v tomto směru klientům nápomocni.

Úlohou poradce je klienta provést a ukázat mu možnosti, nikoliv rozhodnout, který produkt je nejvhodnější. Poradce dává radu či doporučení a provádí samozřejmě určitou selekci/předvýběr. Nicméně klient je ve výsledku ten, kdo rozhodne, jaký produkt splňuje jeho potřeby nejlépe a čemu dává přednost. **Konkrétní produkt v konečném důsledku vždy vybírá klient.**

## 1.2 Jak správně nastavit oblasti a kritéria pojištění

*V následující kapitole se podrobně zaměříme na výběr jednotlivých rizik a kritéria, podle kterých posoudíme jejich kvalitu. Toto téma tvoří pouze malý díl skládačky poradenského procesu, který by měl být uplatňován v praxi, ale zabývá se do hloubky otázkou kvality, kterou jsme si společně popsali v úvodu.*

## 1.2.1 Oblasti pojištění a jejich důležitost

Abychom zjistili, jak moc jsou pro daného klienta důležité jednotlivé oblasti pojištění, je potřeba se seznámit s jeho situací a udělat prvotní analýzu. Na základě té pak určíme, na jaká rizika by se měl klient zaměřit, a následně nastavíme váhu jednotlivým pojištěním.

Důležitost jednotlivých pojištění určují dle této metodiky následující koeficienty:

1. Havarijní pojištění – výchozí hodnota: 100 (rozptyl koeficientu: 75 až 100)
2. Jednotlivá rizika – výchozí hodnota: 10 (rozptyl koeficientu: 5 až 50)
3. Asistence – výchozí hodnota: 10 (rozptyl koeficientu: 5 až 50)



Jednotlivými riziky máme na mysli samostatně sjednaná pojistná nebezpečí v havarijním pojištění (odcizení, živel,...) a také další samostatná připojištění (skla, přímá likvidace, GAP,...). Blíže jsou popsána v kapitole „**Přehled pojistných nebezpečí a rizik**“.



Samotné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (tzv. povinné ručení a bez dalších připojištění) není potřeba sledovat, protože toto pojištění kryje zákonné nároky a v principu jsou pro všechny produkty stejné. Jedinou výjimkou je spoluúčast při škodě v zahraničí, což si klient volí při sjednání.

Nastaveny jsou výchozí hodnoty, od kterých je možné se odchýlit. Tím je zajištěn konzistentní přístup napříč celým trhem, který dává na jedné straně flexibilitu a na straně druhé určité mantinely. V případě, že je sjednáno havarijní pojištění, by měl být koeficient jednoznačně nejvyšší, protože škoda způsobená klientovi je v tomto případě významnější než u připojištění a asistence.

Pokud jsou sjednána pouze některá z vyjmenovaných pojištění, není nutné provádět jakýkoliv přepočítání koeficientů. Výchozí hodnota i rozptyl zůstávají pro všechna sjednávaná pojištění stejná a relevance výsledků je zachována. U nesjednávaných pojištění je stanoven koeficient 0. Názory na tuto problematiku se však mohou lišit, viz níže.

## 1.2.2 Výpočet váhy u jednotlivých kritérií

U kritérií probíhá oproti oblastem rizik jiný výpočet, a to v podstatě na dvou úrovních:

**V první úrovni** vyhodnocujeme na základní (binární) bázi, tj. vyhodnocení kritéria je ve vztahu k produktu buď negativní (produkt „je v nesouladu“) nebo pozitivní (produkt „je v souladu“ nebo „není v nesouladu“). Pokud je vyhodnocení pozitivní, obdrží produkt 1 bod. Pokud je vyhodnocení negativní, obdrží 0 bodů. Tuto stupnici je vhodné rozšířit ještě o třetí (neutrální) možnost, která v sobě zahrne vyhodnocení s výsledkem „není v nesouladu, ale je to něčím podmíněno“. V takovém případě je bodování následující: Pozitivní (2 body), neutrální (1 bod) a negativní (0 bodů).

V **druhé úrovni** pak už dochází k promítnutí přiřazených vah do celkového výpočtu. Váha je opět bodové označení, přičemž je potřeba určit stupnici pro hodnocení. Stupnice musí umožnit dostatečné zvýraznění rozdílu mezi jednotlivými kritérii. Proto stupnice 1 až 2 by patrně neposloužila svému účelu. Stupnice 1 až 50 by však byla zbytečně rozsáhlá. V tomto materiálu tedy pracujeme se stupnicí (rozptylem) 1 až 5.



## Příklad 1

*Váhový mechanismus, stanovená stupnice: 1 až 5 (přičemž 5 je maximum)*

	Váha	Produkt A	Výsledek	Produkt B	Výsledek
Kritérium 1 repatriace vozidla	5	Negativní (0)	$5 \times 0 = 0$	Neutrální (1)	$5 \times 1 = 5$
Kritérium 2 územní rozsah	3	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$
Kritérium 3 odtah přípojného vozidla	1	Neutrální (1)	$1 \times 1 = 1$	Negativní (0)	$1 \times 0 = 0$
<b>Celkem součet</b>		<b>Produkt A získal</b>	<b>7 bodů</b>	<b>Produkt B získal</b>	<b>11 bodů</b>



## Příklad 2

*Bez váhového mechanismu*

	Produkt A	Výsledek	Produkt B	Výsledek
Kritérium 1 repatriace vozidla	Negativní (0)	0	Neutrální (1)	1
Kritérium 2 územní rozsah	Pozitivní (2)	2	Pozitivní (2)	2
Kritérium 3 odtah přípojného vozidla	Neutrální (1)	1	Negativní (0)	0
<b>Celkem součet</b>	<b>Produkt A získal</b>	<b>3 body</b>	<b>Produkt B získal</b>	<b>3 body</b>

Na uvedených příkladech je dobře vidět, že váhový mechanismus pomáhá odlišit produkty na základě toho, **jak si vedou ve vztahu ke kritériím, kterým je přiřazena vyšší důležitost**. To pomáhá udržet pozornost směrem k důležitému a brání zjednodušení či zkreslení



## 1.2.3 Výpočet váhy u kritérií v kombinaci s váhou jednotlivých rizik

Po vysvětlení základních principů výpočtu váhy kritérií a jednotlivých rizik můžeme přejít ke kombinaci těchto výpočtů. Výsledkem komplexního výpočtu je zohlednění všech preferencí a faktorů důležitosti, a to na úrovni jednotlivých kritérií i sjednávaných pojištění.



### Příklad 1

*Váhový mechanismus u kritérií doplněný o koeficient důležitosti u jednotlivých pojištění*

	Koef.	Váha	Produkt A	Výsledek	Produkt B	Výsledek
<b>Pojištění X asistenční služby</b>	<b>0,35</b>					
Kritérium 1 repatriace vozidla		5	Negativní (0)	$5 \times 0 = 0$	Neutrální (1)	$5 \times 1 = 5$
Kritérium 2 územní rozsah		3	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$
Kritérium 3 odtah přípojného vozidla		1	Neutrální (1)	$1 \times 1 = 1$	Negativní (0)	$1 \times 0 = 0$
<b>Celkem</b>				<b><math>7 \times 0,35 = 2,45</math></b>		<b><math>11 \times 0,35 = 3,85</math></b>
<b>Pojištění Y pojištění skel</b>	<b>0,20</b>					
Kritérium 1 na jaká skla se pojištění vztahuje		5	Neutrální (1)	$5 \times 1 = 5$	Negativní (0)	$5 \times 0 = 0$
Kritérium 2 určení místa opravy		3	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$
Kritérium 3 spoluúčast		1	Negativní (0)	$1 \times 0 = 0$	Neutrální (1)	$1 \times 1 = 1$
<b>Celkem</b>				<b><math>11 \times 0,2 = 2,2</math></b>		<b><math>7 \times 0,2 = 1,4</math></b>
<b>Celkem součet</b>			<b>Produkt A získal</b>	<b>4,65 bodů</b>	<b>Produkt B získal</b>	<b>5,25 bodů</b>



## Příklad 2

Váhový mechanismus u kritérií bez koeficientu důležitosti u jednotlivých pojištění

	Váha	Produkt A	Výsledek	Produkt B	Výsledek
<b>Pojištění asistenční služby</b>					
Kritérium 1 repatriace vozidla	5	Negativní (0)	$5 \times 0 = 0$	Neutrální (1)	$5 \times 1 = 5$
Kritérium 2 územní rozsah	3	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$
Kritérium 3 odtah přípojného vozidla	1	Neutrální (1)	$1 \times 1 = 1$	Negativní (0)	$1 \times 0 = 0$
<b>Celkem</b>			<b>7 bodů</b>		<b>11 bodů</b>
<b>Pojištění pojištění skel</b>					
Kritérium 1 na jaká skla se pojištění vztahuje	5	Neutrální (1)	$5 \times 1 = 5$	Negativní (0)	$5 \times 0 = 0$
Kritérium 2 určení místa opravy	3	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$	Pozitivní (2)	$3 \times 2 = 6$
Kritérium 3 spoluúčast	1	Negativní (0)	$1 \times 0 = 0$	Neutrální (1)	$1 \times 1 = 1$
<b>Celkem</b>			<b>11 bodů</b>		<b>7 bodů</b>
<b>Celkem součet</b>		<b>Produkt A získal</b>	<b>18 bodů</b>	<b>Produkt B získal</b>	<b>18 bodů</b>

Na uvedených příkladech je dobře vidět, jak koeficient pomáhá zohlednit prioritu u jednotlivých rizik. Bez přidělení koeficientu si oba produkty vedou relativně stejně, jelikož Produkt A si vede lépe u Pojištění pojištění skel, Produkt B si zase vede lépe u Pojištění asistenční služby. Ve výsledku jsou tak postaveny na roveň. Díky zakomponování koeficientu se však váhy vychýlí ve prospěch těch produktů, které si vedou lépe u preferovaných rizik, což je žádoucí efekt.

Důležité je také vydělit u každého pojištění celkový počet bodů počtem kritérií, aby nedocházelo ke zkreslení. V opačném případě by se váha vychýlila ve prospěch pojištění, ve kterém je více kritérií, což je nežádoucí.

## 1.2.4 Doporučené váhy u jednotlivých kritérií

Jak už víme, rozdělení kritérií má význam především ve spojení s váhovými mechanismy. Tři kategorie kritérií už známe, rozdělení včetně doporučeného přiřazení bodů je následující:

1. **Primární (P)** – jsou pro kvalitu pojištění nejdůležitější a měl by s nimi být konfrontován každý produkt u každého klienta. Váha by u těchto kritérií měla činit shodně 5 bodů, což je nejvyšší možný počet.

2. **Sekundární (S)** – mohou být na podobné úrovni důležitosti jako kvalitativní, mohou být však také méně významné. Váha tedy může být v rozmezí 0 až 5 bodů, a to na základě uvážení poradenské společnosti či poradce. Kritérium má svou povahou dopad obecně na všechny klienty.

3. **Individuální (I)** – jedná se o kritéria, která mohou mít význam pouze pro některého z klientů. Zde se pohybuje váha opět v rozmezí 0 až 5 bodů podle toho, zda je kritérium v daném případě významné či nikoliv.

Přiřazení vah bude vždy do velké míry subjektivní záležitostí. Realita však není nikdy černobílá. Proto mohou nastat případy, kdy se poradce nebude výsledným hodnocením jednotlivých produktů zcela řídit. Jakoukoliv odchylku v doporučení by měl vždy umět řádně odůvodnit. A to jak sobě, tak klientovi.

Některá kritéria jsou však podle týmu spoluautorů této metodiky tak podstatná, že si zasluhují vždy maximální počet bodů a při zodpovědném posouzení by měl být důraz kladen primárně na ně. Dobré výsledky v rámci sekundárních kategorií by měly být brány spíše jako plusové body navíc. Proto je i v kategorii sekundárních kritérií ponechána určitá volnost v bodovém rozmezí.

U hodnoceného produktu by tedy neměly být nikdy vyzdvihovány kvality u sekundárních kritérií na úkor kvality v primárních kritériích.

**2. část**

# **Nastavení limitů a pojistných částek**

## 2.1 Nastavení limitů pro povinné ručení

Limit povinného ručení by měl být nastavený ve vztahu k možné maximální škodě. Drtivá většina škod je v řádu desetitisíců až statisíců, nicméně jsou známy i případy ve výši mnoha desítek milionů korun. Protože pojištění má krytí ty nejhorší možné škody, je potřeba jej nastavit podle situace, se kterou se může řidič motorového vozidla běžně setkat. Pro přiblížení, jaké škody lze z povinného ručení plnit, je limit rozdělen na dvě části, a to škody na majetku a újmu na zdraví.

U škod na majetku je možné plnit poškození ostatních vozidel a jejich nákladu v řádech milionů až desítek milionů korun při hromadných nehodách, nicméně sem spadají i škody, které způsobí vozidlo na silničních a mostních konstrukcích, kdy při narušení statiky může škoda dosáhnout škod ještě vyšších. Dále pak do možných škod spadají i ekologické škody jako čištění nádrží, řek, odvoz zeminy a škody s tím spojené, což je například při poškození několika tisícilitrové nádrže kamionu možná situace. V kontextu s předchozími škodami tak bude působit škoda na zavazadlech a elektronice jako marginální.

U újmy na zdraví vzniká mnoho nároků jako například odškodnění za vytrpěnou bolest, ztížení společenského uplatnění, duševní útrapy nebo jiné psychické újmy, ušlý výdělek během pracovní neschopnosti nebo po jejím skončení, náklady na léčení nebo spojené s léčením nebo také ušlý zisk. Největší nároky vznikají při velmi vážných úrazech spojených s celoživotní invaliditou. Nelze zapomínat ani na nároky zdravotních pojišťoven v rámci regresu.

Limit u újmy na zdraví se vztahuje na každého účastníka dopravní nehody zvlášť, u škody na majetku je limit společný.

### 2.1.1 Určení limitů

Metodika doporučuje nejvyšší možný limit, nicméně jako minimální považuje 100/100 milionů korun.



Z praxe jsou známy škody přesahující i 60 000 000 korun. Pokud by měl řidič pojištění pouze na základní zákonný limit, tak 50 000 000 korun by vyplatila pojišťovna jako pojistné plnění. Zbylou částku by poškozený musel nárokovat po viníkovi nebo provozovateli vozidla.

Zásadní rozdíl může nastat při nehodách s vozidly, kterými cestují osoby s nadprůměrnými výdělky, kdy náhrady mohou dosahovat i přes 100 milionů korun. U nehod v zahraničí se zahraničním účastníkem se odškodnění navíc řídí zahraničním právem.



Limity na újmu na zdraví u povinného ručení jsou v některých zemích výrazně vyšší než u nás, např. ve Velké Británii je již dokonce zaveden neomezený limit ze zákona. Nicméně spolu s Řeckem je ČR evropskou raritou, jelikož zákonný limit je určen na každou jednu osobu, ve zbytku Evropy jde o limit na pojistnou událost.

V praxi je cenový rozdíl mezi základním a doporučeným limitem v řádu stokorun v ročním pojistném, proto není ani vhodné přemýšlet o možném poměru cena/výkon pojištění, potenciální riziko z hlediska výše škody je mnohem vyšší než poměrně malé zvýšení pojistného.

i

Příklad reálně řešené škody. Od roku 2014, kdy platí nový občanský zákoník, dosahují poškození vyššího odškodnění, zejména pokud jde o nároky spojené s újmou na zdraví, jako je odškodnění za vytrpěnou bolest, ztížení společenského uplatnění nebo duševní útrapy. Zdaleka nejvyšší odškodnění je v praxi vypláceno v souvislosti s celoživotními ztrátami na výděлку nebo náklady na léčení a ošetřování. V níže uvedeném příkladu je aktuálně vyplacená ztráta na výděлку ve výši 115 980 Kč ročně a ošetřovné ve výši 326 190 Kč ročně. U celoživotně invalidních poškozených budou tyto částky do budoucna navyšovány, a tak celkové odškodnění může výrazně převýšit níže uvedenou částku 23 256 922 Kč. Zároveň v odškodnění **nejsou zahrnuty náklady** na léčení v nemocnici, které může dosáhnout desítky milionů korun navíc. Například měsíční náklady na péči o osobu v komatu se pohybují kolem půl milionu korun.

Navíc náklady na léčení v nemocnici, budoucí ušlý příjem a náklady na ošetřovné v čase díky rostoucím cenám porostou, a tak ani minimální zákonný limit 50 000 000 Kč nemusí být dostatečný.

Dopravní nehoda se zraněním	Odškodnění
Bolestné	619 844 Kč
Ztížení společenského uplatnění	18 905 250 Kč
Duševní útrapy maminka	1 000 000 Kč
Duševní útrapy bratr	800 000 Kč
Duševní útrapy babička	500 000 Kč
Cestovné	173 594 Kč
Ošetřovné	326 190 Kč ročně
Ušlá mzda	115 980 Kč ročně
Náklady léčení a ostatní nároky	104 661 Kč
Lékařské posudky	59 000 Kč
Úroky z prodlení	652 403 Kč
<b>Celkové plnění</b>	<b>23 256 922 Kč</b>

Zdroj: EUCS

## 2.1.2 Role České kanceláře pojistitelů (ČKP)

V případě škody způsobené **nepojištěným vozidlem** je škoda uhrazena z garančního fondu, který je veden ČKP. Tuto částku pak ČKP uplatňuje po odpovědných osobách, což jsou společně a nerozdílně řidič a provozovatel vozidla (pokud není znám provozovatel, pak vlastník vozidla).

Stejně tak jsou z garančního fondu vypláceny škody způsobené **neznámým viníkem**. Aby byla škoda z garančního fondu uhrazena, musí být policií potvrzeno, že škodu způsobil neznámý viník. Zároveň

není hrazena každá škoda nebo újma na zdraví. Podmínkou výplaty je vznik závažné újmy na zdraví poškozeného. Potom bude nahrazena i případná škoda na majetku nebo ušlý zisk, pokud přesáhne výši 10 000 korun.

## 2.2 Pojistné částky u havarijního pojištění

Havarijní pojištění má sloužit k tomu, aby se významně snížil dopad škody na vozidle na rozpočtu jednotlivce, rodiny nebo firmy. Je potřeba se na pojištění dívat v kontextu velikosti možné škody na vozidle, spoluúčasti, rezerv pojištěného, a to vše v poměru k ceně pojištění.

Škoda na vozidle může být i částečná, ale v případech, jako jsou například havárie, povodeň, pád stromu, krádež apod., může jít o škodu totální. Proto je potřeba se na situaci dívat z pohledu nejvyšší možné škody.

### 2.2.1 Určení hodnoty vozidla

Správné nastavení pojistné částky vychází z hodnoty vozidla a jde o důležitou disciplínu, jelikož při stanovení vyšší než reálné částky se klient zbytečně přepojišťuje, což jej může stát i několik tisíc korun ročně navíc. A na druhou stranu při stanovení příliš nízké částky může dojít k podpojištění a klient v nejlepším případě nedostane dostatečnou sumu na pořízení podobného vozidla. V horším případě bude navíc krácen ze strany pojišťovny. Existuje několik metod pro správné nastavení pojistné částky.

#### Metody pro stanovení pojistné částky

1. **Pojištění na obvyklou cenu vozidla** – riziko poklesu, nebo navýšení ceny na sebe bere pojišťovna.
2. **Ocenění hodnoty vozidla znalcem** – v takovém případě znalec dokáže nejlépe posoudit stav daného vozidla, jeho výbavu a aktuální obvyklou hodnotu na trhu.
3. **Ocenění přes různé online služby** – je ovšem nutné myslet na to, že může být rozptýl ceny i 10 % podle stavu vozidla. Pokud se bude jednat o specifický vůz, který má rozdíl mezi určenou cenou a podobnými inzeráty 20 % a více, je třeba se vrátit k bodu 1) nebo 2).
4. **Porovnání podle podobných inzerátů** – pojistnou částku by vždy měl určovat klient, poradce nemá kompetenci určit jeho hodnotu, metoda porovnáním je pouze přibližnou pomůckou.
5. **Podle konkrétního přání klienta bez ohledu na jakoukoli z výše zmíněných metod.**



Výhoda pojištění na obvyklou cenu vozidla podle bodu 1) je ta, že není nutné v čase aktualizovat hodnotu vozidla.

V souvislosti s pořízením nového vozidla je třeba zmínit, že jeho pořizovací cena často není po ujetí prvních kilometrů cenou obvyklou, ta je často nižší. Pro tyto případy metodika doporučuje zvážit připojištění GAP, které zajistí, že po dobu platnosti GAP bude v případě totální škody možné pořídit nový vůz ve stejném standardu a výbavě. Při využití připojištění GAP nastavujeme pojistnou částku podle konečné ceny na faktuře (po slevách).

Je vhodné také myslet na nadstandardní díly vozidla, které nepocházejí ze značkové sériové výroby. Majitelé vozidel, především sportovních vozů a motocyklů, montují na svá vozidla nadstandardní díly, které mají vyšší pořizovací cenu než originální. Takové úpravy lze nalézt i na terénních vozidlech, obytných vozech nebo za takovou úpravu lze považovat třeba i jen výměnu kol za hodnotnější. V uvedených případech je potřeba společně s klientem stanovit rozdíl mezi obvyklou cenou bez úprav a s úpravami a specifické díly konzultovat s pojistitelem a udělat individuální kalkulaci pojistného.

## Jak nastavit částku pro vozidla s odpočtem DPH?

Pokud se pojišťuje vozidlo, na které je DPH uplatňováno, tak je potřeba uvádět pojistnou částku (limit pojištění) bez DPH. Pro upřesnění se obraťte na svého daňového poradce (např. v případě poměrového odpočtu DPH).

Stejná problematika s odpočtem DPH platí pro havarijní pojištění i připojištění.

## 2.2.2 Podpojištění

V případě pojištění vozidla na nižší než obvyklou cenu je klient vystaven nebezpečí podpojištění. V praxi to znamená, že pokud je vozidlo podpojištěné, může pojišťovna v případě pojistné události krátit pojistné plnění. Na rozdíl od pojištění občanského majetku pojišťovny obvykle nemají žádnou toleranci, od které uplatňují podpojištění.



V současnosti jsou v praxi dva různé přístupy pojišťoven. Podpojištění aplikují buď na maximální možné pojistné plnění, nebo na skutečnou hodnotu pojištěného majetku.



### Příklad

*U vozu v obvyklé ceně 800 000 Kč nastane totální škoda a pojistná částka je nastavena na 600 000 Kč. Možnosti výplaty pojistného plnění jsou následující:*

1) pojišťovna A vyplatí 600 000 Kč, kdy

- plnění bude kráceno o 25 % ze skutečně vzniklé škody neohledně na výši pojistné částky, v tomto případě z ceny obvyklé.
- $(600\,000\text{ Kč} / 800\,000\text{ Kč}) \times 800\,000\text{ Kč} = 600\,000\text{ Kč}$ .

2) pojišťovna B vyplatí 450 000 Kč, kdy:

- plnění bude kráceno o 25 % ze skutečné škody, která je však počítána maximálně jako výše sjednané pojistné částky, v tomto případě 600 000 Kč.
- $(600\,000\text{ Kč} / 800\,000\text{ Kč}) \times 600\,000\text{ Kč} = 450\,000\text{ Kč}$

*Ani v jednom případě by však klient neobdržel takovou částku, za kterou by si mohl pořídit stejné nebo podobné vozidlo.*

*Přístup 2) je od 4/2024 legislativně zrušen, nicméně u starších smluv se s ním stále můžete setkat.*



## 2.2.3 Spoluúčast

Součástí sjednání smlouvy je také nastavení spoluúčasti. Při její volbě je vhodné brát s klientem v potaz následující:

- Pokud má klient dostatečné prostředky k pokrytí spoluúčasti a neohroží to jeho osobní nebo firemní rozpočet, lze volit vyšší spoluúčast.
- Čím vyšší je hodnota vozidla, tím vyšší škoda může vzniknout. U vozidel s hodnotou nad 100 000 Kč proto dává větší smysl upřednostnit fixní spoluúčast před procentuální. Samozřejmě je nutné zohlednit celkovou výši pojistného.



Když klient nechce sjednat havarijní pojištění z důvodu ceny, může být pro něj přijatelnou variantou zvolit sjednání havarijního pojištění s vyšší spoluúčastí.



V případě, že se jedná o služební vůz, můžeme při nastavení spoluúčasti zohlednit sjednané pojištění odpovědnosti zaměstnance vůči zaměstnavateli, a tím nastavit vyšší spoluúčast.

V souvislosti se spoluúčastí je vhodné zmínit i možnost nevyužití havarijního pojištění v případě škody. U menších škod je žádoucí si spočítat, jestli se vyplatí zaplatit škodu bez uplatnění pojištění, nebo škodu uplatňovat s tím, že bude v dalším období nebo obdobích pojištění dražší.



Pokud je škoda například 10 000 Kč a spoluúčast 5 000 Kč a případné navýšení pojistného vlivem snížení bonusu vyjde v následujících obdobích např. o 10 000 Kč dražší, škodu se nevyplatí hlásit.

## 2.2.4 Aktualizace ceny vozidla

K výročí je vhodné před dalším obdobím aktualizovat cenu vozidla a tomu přizpůsobit pojistnou částku a přepočítat pojištění. Nejčastější situací je, že se obvyklá cena vozidla v čase snižuje, nicméně tomu v některých případech může být i naopak.

V případě sjednání pojištění bez zadání pojistné částky aktualizace není nutná, jelikož ta je pojistovnou aktualizována automaticky, pojistnou částkou je vždy obvyklá cena vozidla.

Pokud je sjednáno pojištění GAP, aktualizaci hodnoty vozidla řešíme až po skončení tohoto připojištění, aby nedošlo k poškození klienta.

## 2.2.5 Závěr

Na závěr je potřeba zmínit, že nelze obecně říci, pro jaká vozidla havarijní pojištění řešit a pro jaká už ne. Vždy to bude záležet na klientově přání, chce-li mít při škodě vozidlo pojištěné, či nikoli. U některých starších vozů, kdy už nelze vozidlo havarijně pojistit, je řešením pojistit vozidlo alespoň na některá rizika v rámci připojištění.



Podmínkou přijetí do pojištění může být dodání fotodokumentace vozidla nebo absolvování prohlídky. Do doby splnění podmínky může být kráceno pojistné plnění až do výše 100 %.

## 2.3 Limity připojištění

Připojištění slouží jako alternativa pro klienty, kteří nechtějí sjednat plnohodnotné havarijní pojištění. Připojištění nám řeší pouze specifická rizika jako živel, střet se zvířetem/poškození zvířetem, rozbití skel, odcizení vozidla, vandalismus a další.

V ideálním případě by měl nastavený limit odpovídat obvyklé ceně vozidla, ale je možné nastavit i nižší limit, pokud si klient přeje řešit jen dílčí škody. Pro úplnost je potřeba zmínit, že u připojištění na limit se neuplatňuje podpojištění. Zároveň nemá škoda vliv na bonus pojištění.



Poradce by měl klienta seznámit s největšími riziky, která mohou nastat (tj. zejména ve vztahu s totální škodou), a na tyto limity pak připojištění sjednat. Pokud nebude možné sjednat připojištění s dostatečným limitem, pak je doporučeno zvážit, jestli uzavřít havarijní pojištění v omezené variantě (např. bez havárie).

## 2.4 Limity pojištění skel

Připojištění skel je využíváno jako nejčastější připojištění k povinnému ručení nebo jako nástavba havarijního pojištění, a to právě z důvodu neuplatňování vlivu na bonus a nižší spoluúčasti. Při určení limitu na pojištění skel je důležité si uvědomit, jestli klient požaduje pojištění jen čelního skla, všech skel nebo panoramatické střechy.

Je potřeba si spočítat kompletní náklady na výměnu skla, tedy nejen hodnotu náhradního dílu, ale i cenu práce.

## 2.4.1 Metody pro stanovení limitu

1. **Bezlimitní pojištění skel.**
2. **Určení znalcem** – toto řešení bude smysluplné, pokud využíváme služeb znalce pro určení pojistné částky vozidla.
3. **Zjištění limitu podle informací získaných ze servisu, který opravu provede.**
4. **Ocenění přes službu Cebia a podobné** – obvykle rozlišuje cenu originálních skel a druhovýroby. Volba varianty by měla být dle přání klienta.
5. **Podle konkrétního přání klienta bez ohledu na jakoukoli z výše zmíněných metod.**



Z pohledu potřeby aktualizace nastavení limitu skrze vývoj ceny za výměnu skel je nejjistější přístupem bezlimitní varianta, nicméně lze využít i obdobný přístup jako u aktualizace hodnoty celého vozidla, kdy se při pravidelné revizi aktualizuje i limit u pojištění skel.

## 2.5 Asistence

Asistenční služby jsou často v různých kvalitách a limitech pro jejich využití. Měly by se vztahovat nejen na nehodu, ale i na poruchu vozidla. Metodika doporučuje počítat jako minimální limit pro dané situace:

- **Oprava** – minimální limit 1 hodinu práce nebo 2 000 Kč, v zahraničí minimálně 3 000 Kč.
- **Odtah** – obecně vhodnější alternativou je limit odtahu vyjádřený v kilometrech, protože zde klient hradí pouze skutečně navíc najeté kilometry odtahu a není tak nutné řešit náklady na jeden kilometr.

Při volbě finančního limitu doporučujeme uvažovat minimálně s 30 Kč/km a neopomenout počítat vzdálenost odtahu tam i zpět. Limity pro pohyb po ČR jsou doporučovány alespoň 40 000 Kč/600 km a v případě zahraničních cest podle délky cesty, pro 1000 km alespoň 100 000 Kč a dále násobky této částky.



Určení konečné ceny odtahu je závislé na mnoha parametrech, kdy reálně se počítá cena za jeden kilometr cesty asistenčního vozidla, nikoliv vozidla odtahovaného, dále náklad na samotné naložení, příplatek za naložení na dálnici, příplatky za asistenci o víkendu či v noci atd.

- **Je tedy obecně vhodnější zvolit bezlimitní variantu, čímž se řidič vyhne situaci, kdy mu bude hrazena pouze část odtahu.**
- **Vyproštění vozidla** – minimálně nízké desetitisíce, jelikož cena vyproštění se pohybuje okolo 2 500 Kč/h plus další související náklady.
- **Náhradní vozidlo** – alespoň 1 000 Kč na den.
- **Náhradní ubytování** – alespoň 150 € pro případy náhradního ubytování v zahraničí.

Nastavení asistence může do určité míry souviset i s využitím vozidla. Obecně platí pravidlo, že čím více a častěji se vozidlo vzdaluje od místa bydliště nebo firmy, tím je důležitější správné nastavení asistenční služby. V případech, kdy je auto používáno jako druhé v rodině a pohybuje se výhradně v místě bydliště a blízkém okolí, nemusí mít porucha nebo událost, při níž jsou využity asistenční služby, velký dopad. Naopak při cestách do zahraničí může taková událost značně snížit komfort klienta a náklady se mohou zvýšit na desítky tisíc korun.

Je vhodné se dívat i na územní platnost pojištění, která je obzvláště důležitá pro pendlery nebo vozidla využívaná v příhraničních oblastech, kdy jejich provozovatelé jezdí využívat služby do blízkého zahraničí i přes to, že takové jízdy považují za běžnou cestu.

V některých případech koupě nového vozu může být asistence poskytnuta po určitou dobu přímo od prodejce jako benefit. Je vhodné se podívat na podmínky asistence a případně je doplnit vlastním pojištěním. Stejný přístup doporučujeme i v případě operativních leasingů či finančních leasingů.

Při nastavení asistencí je vhodné také myslet na situace, kdy dojde palivo nebo se vybije baterie. Jedná se spíše o parametr asistenční služby, nicméně některé pojišťovny tyto úkony v asistenčních službách nemají.



Obecně klientovi doporučujeme řešit odtah a asistenci při poruše s pojišťovnou a jejími asistenčními službami a být obezřetný vůči tzv. lovcům nehod. V případě nesolidní nesmluvní asistenční služby nemusejí pojišťovny často neúměrně vyšší ceny těchto poskytovatelů proplatit. Samozřejmě ale nelze všechny nesmluvní asistenční služby pojišťoven házet do jednoho pytle.

## **3. část**

# **Přehled pojistných nebezpečí a rizik**

## 3.1 Povinné ručení

Povinné ručení slouží jako ochrana vlastníků (či uživatelů) vozidel před negativními ekonomickými dopady vzniklými při jejich provozu. Povinné ručení tedy hradí náklady, které řidiči svým jednáním způsobí druhým osobám (ale také spolucestujícím). Není tedy hrazena škoda na vozidle vlastníka (uživatele), ale na vozidle (nebo majetku nebo zdraví) jiné osoby, případně na zdraví vlastníka vozidla, pokud není zároveň řidičem, který způsobil škodu.

Povinnost mít sjednáno povinné ručení má provozovatel vozidla a vychází ze zákona **č. 30/2024 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**. Na základě tohoto zákona je možné provozovat vozidlo na pozemní komunikaci (tzn. na silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci) pouze s platným pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla. Povinné ručení nemusí mít uzavřeno vozidlo, které se pohybuje po účelové komunikaci, která není veřejně přístupná.

Za vozidlo se považuje:

- a. vozidla (vyjma kolejových) s maximální rychlostí vyšší než 25 km/h nebo
- b. vozidla s provozní hmotností vyšší než 25 kg a maximální konstrukční rychlostí vyšší než 14 km/h (např. elektrokoloběžky, segwaye; výjimkou však jsou např. elektrokola, protože jejich hlavním zdrojem energie je šlapání, a ne pouze přípojný motor),
- c. přípojné vozidlo určené k použití s vozidlem v bodu a).

### 3.1.1 Územní platnost pojištění

Nejjednodušším vodítkem ke zjištění územní platnosti povinného ručení je seznam států uvedený na „zelené“ kartě.

Povinné ručení je platné v členských státech EHP, kterými jsou:

Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Španělsko a Švédsko.

Mezi další státy patří ty, které jsou stanovené prováděcí vyhláškou Ministerstva financí:

Albánie, Andorra, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Monako, San Marino, Severní Makedonie, Srbsko, Švýcarsko, Turecko, Ukrajina, Vatikán a Velká Británie.

Pokud není rozeznávací značka u níže uvedených zemí na „zelené“ kartě přeškrtnuta, pak se povinné ručení vztahuje ještě na Ázerbájdžán, Bělorusko, Írán, Moldavsko, Maroko, Rusko a Tunisko.

## 3.1.2 Co je z pojištění kryto?

V případě škody má pojištěný právo, aby za něj pojistitel poškozenému uhradil:

- **Újmu ublížením na zdraví nebo usmrcením:**

- **Odškodnění za vytrpěnou bolest** – Každá újma na zdraví s sebou ve většině případů přináší bolest, kterou musí poškozený snášet, a to v souvislosti s prvotním zraněním, ale také s podstoupenými lékařskými zákroky v průběhu dalšího léčení následků nehody.

- **Odškodnění za ztížení společenského uplatnění** – Pokud újma na zdraví zanechá následky, které později poškozeného v dalším životě omezují, má poškozený nárok na přiměřenou finanční náhradu.

- **Jiná nemajetková újma** – Jedná se o právo poškozeného na peněžitou náhradu za útrapy, které jsou přechodného, spíše psychického/citového rázu. Hodně zjednodušeně lze říci, že jde o střednědobá omezení, nesmí však souviset s aktuální bolestí, neboť by spadalo pod bolestné, a nesmí souviset s trvalými omezeními, neboť by spadalo pod ztížení společenského uplatnění. Jedná se například o odškodnění za nemožnost absolvovat promoci vlastních dětí, nemožnost strávit vánoční svátky v kruhu rodiny v důsledku nehody, nemožnost zúčastnit se pracovní či studijní stáže, sportovního utkání nebo jiné, pro poškozeného významné plánované aktivity atd. Obecně se částky odškodnění pohybují v jednotkách či nižších desítkách tisíc korun.

- **Účelně vynaložené náklady spojené s léčením** – Zde se jedná o náklady, které nehradí zdravotní pojišťovna a které poškozený musí hradit ze svého, ale které by vynakládat nemusel, pokud by nebyl poškozeným. Může se jednat např. o náklady na ošetřování (ať už v rámci rodinné solidarity, nebo přes placené sociální služby), náklady na dopravu do nemocnice apod. Tyto náklady nemusí nutně vzniknout jen poškozenému, ale i ostatním osobám, které se o poškozeného starají (např. příbuzní, kteří poškozeného navštěvují v rehabilitačním zařízení). Patří sem například i náklady na invalidní vozík nebo náklady na úpravy nemovitosti nutné v souvislosti se zraněním (bezbariérový přístup, přestavba koupelny, apod.).

- **Náhrada za ztrátu na výděлку po dobu pracovní neschopnosti** – Ztráta na výděлку poškozeného z dopravní nehody je představována rozdílem mezi výší výděлку poškozeného před událostí a výší jeho příjmu po dobu pracovní neschopnosti. Základem výpočtu je průměrný výdělek poškozeného dosahovaný před pojistnou událostí. Výše náhrady však může být ovlivněna i příjmy, kterých by poškozený prokazatelně dosáhl, pokud by událost nenastala.

- **Náhrada za ztrátu na výděлку po skončení pracovní neschopnosti** – Pokud bude mít dopravní nehoda vliv i na výši výděлку v následujícím životě poškozeného, pak má poškozený nárok na úhradu rozdílu mezi jeho průměrným výdělkem před poškozením a výdělkem dosahovaným po poškození s připočtením případného invalidního důchodu.

- **Náklady zdravotní pojišťovny na léčbu zranění (včetně např. rehabilitace)** – Zdravotní pojišťovna uhradí náklady na léčbu poškozeného, avšak protože je znám viník tohoto stavu, zdravotní pojišťovna po něm zpravidla tyto náklady regresuje (= požaduje je uhradit).

- **Odškodnění duševních útrap osob blízkých** – Duševní útrapy jsou újmou, která spočívá především v psychických útrapách (smutku, žalu) způsobených vnímáním smrti nebo zvláště závažné újmy na zdraví blízkého člověka (manžela/manželky, rodiče, dětí nebo jiné osoby blízké) nebo také např. šokem ze zprávy o smrtelném úrazu blízké osoby, ztrátou životní perspektivy, obavami o budoucnost apod. Výše odškodnění za tento nárok činí obvykle stovky tisíc až nižší miliony korun. Duševní útrapy jsou nároky tzv. sekundárních obětí dopravních nehod. To jsou osoby, které mají nárok na odškodnění, aniž by musely být přítomné samotné dopravní nehodě, ale trpí v důsledku smrti nebo vážného úrazu blízké osoby. Kdežto u jiné nemajetkové újmy jde o nároky primárních obětí dopravních nehod (osob zraněných při samotné dopravní nehodě).

- **Náklady na pohřeb** v souvislosti s dopravní nehodou vedoucí ke smrti poškozeného.

- **Náklady na výživu pozůstalých** – Pokud dopravní nehoda vede k úmrtí živitele, mají pozůstalí nárok na úhradu peněžitého důchodu, kterým zemřelý poskytoval nebo byl povinen poskytovat výživu, pokud tyto náhrady nejsou hrazeny dávkami důchodového zabezpečení poskytovanými z téhož důvodu. Hrazen je také rozdíl mezi dávkami z důchodového zabezpečení a průměrným příjmem usmrčeného.
- **Škodu vzniklou poškozením, zničením nebo i ztrátou věci** při nehodě nebo bezprostředně po nehodě, popř. i škodu způsobenou odcizením věci, pokud poškozený ztratil schopnost věc opatrovat.
  - Škoda na vozidle (parciální nebo totální)
  - Náhradní vozidlo
  - Znehodnocení vozidla v důsledku dopravní nehody
  - Škoda na věcech, které mají cestující na sobě nebo u sebe (např. hodinky, elektronika, ošacení atd.) jsou z povinného ručení hrazeny.
- **Ušlý zisk** – V důsledku nehody nemůže poškozený vykonávat svoji výdělečnou činnost a přichází tak o finanční příjem (například v důsledku poškození zařízení nebo provozovny dopravní nehodou).
- **Účelné vynaložené náklady spojené s právním zastoupením**

### 3.1.3 Co z pojištění kryto není?

Pojistitel nemusí hradit:

- Škodu, kterou při nehodě utrpěl řidič vozidla, který byl viníkem nehody.
- **Majetkovou škodu (vč. ušlého zisku), kterou musí pojištěný hradit svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti; škody způsobené na zdraví nebo usmrcení těchto osob jsou však z povinného ručení hrazeny stejně jako škody z ušlého zisku (avšak pouze souvisí-li škoda se škodou na zdraví či usmrcením).**
- Škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena.
- Škodu na přepravovaných věcech, jehož provozem byla škoda způsobena. Pojištění se naopak vztahuje na věci, které měla přepravovaná osoba v době škodné události na sobě či u sebe (např. mobilní telefon, tablet, poškozené zavazadlo apod.).
- Škodu na majetku a ušlém zisku vzniklou vzájemně mezi vozidly jízdní soupravy, tzn. vozidla a přípojného vozidla.
- Škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla.
- Náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku újmy na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato újma způsobena.
- Škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži, povinné ručení se však vztahuje na škody při takové účasti na soutěži, jestliže je řidič při tomto závodě povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- Škodu vzniklou provozem při teroristickém činu nebo válečné události, jestli má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.



- V případě škody na vozidlech stejné osoby; pokud se však jedná o různé provozovatele vozidel účastnících se nehody, je škoda hrazena (např. auto na leasing, kdy vlastníkem je právě leasingová společnost, ale jsou různí provozovatelé).

**Kromě škod na cizím majetku a zdraví jsou z povinného ručení hrazeny i škody na zdraví a majetku, které měli spolucestující vozidla škůdce v době škodné události na sobě nebo u sebe.**

## 3.1.4 Zohlednění škodního průběhu (bonus/malus)

Bonus je finanční ohodnocení provozovatele vozidla za to, že z jeho pojištění nebylo vyplaceno pojistné plnění, jinými slovy, že nezpůsobil žádnou pojistnou událost.

Opakem bonusu je malus. Ten vyjadřuje přírůžku za to, že bylo z pojištění vyplaceno pojistné plnění.

Bonus a malus se při sjednání zjišťuje automaticky z ČKP, popř. po předložení potvrzení k pojistníkovi.



Celkový zjištěný bonus od jednotlivých pojistitelů se může lišit. Důvodem může být to, že každá pojišťovna může za škodu odečítat různý počet měsíců (např. 24 nebo 36) a některé např. nemusí do bonusu započítávat starší škody (např. škody 10 let a starší). Další pojišťovny pak už tabulky se stupnicí bonusů nezveřejňují vůbec.

Bonus je sice pro celkovou cenu důležitý, ale nepatrně nižší bonus nemusí nutně znamenat vyšší cenu. Je potřeba si uvědomit, že bonus je pouze jeden z koeficientů, který do výpočtu celkového pojistného vstupuje.

## 3.2 Havarijní pojištění

Havarijní pojištění je nepovinné smluvní pojištění pro motorová vozidla, které zmírňuje finanční dopady způsobené ujednanými nebezpečími v pojistné smlouvě. Na rozdíl od povinného ručení, které se vztahuje na škody způsobené pojištěným vozidlem někomu jinému, se havarijní pojištění vztahuje přímo na pojištěné vozidlo. Havarijní pojištění se může vztahovat na tato jednotlivá pojistná nebezpečí:

### 3.2.1 Pojištění havárie (dopravní nehoda)

Pojišťovna zajistí finanční náhradu při poškození pojištěného vozidla způsobenou jeho střetem s jiným dopravním prostředkem, překážkou nebo při nárazu vozidla či jeho pádu.

## 3.2.2 Pojištění živelních rizik

Pojištění živelních rizik představuje ochranu před náklady na opravu poškození nebo zničení pojištěného vozidla vlivem:

- a. **Požárů** – oheň v podobě plamene, který vznikl mimo či ve vozidle. Požárem naopak není doutnání, škvaření nebo bez projevu plamene.
- b. **Výbuchem** – Náhlý ničivý projev tlakové síly spočívající v rozpínavosti plynu nebo par. Za výbuch se nepovažuje reakce ve spalovacím motoru.
- c. **Úderem blesku** – Poškození vozidla přímým zásahem blesku.
- d. **Krupobitím** – Poškození vozidla způsobené pádem kousků ledu vzniklých kondenzační atmosférickou vlhkostí.
- e. **Vichřice** – Proudění větru zpravidla o rychlosti 75 km/h (u jednotlivých pojistitelů se rychlost větru definující vichřici může nepatrně lišit).
- f. **Pád stromů, stožárů, skal, zemin a jiných předmětů** – Pád stromů, stožárů a jiných předmětů způsobený zemskou gravitací, nikoliv za použití jakékoliv lidské síly. Pojištění se obvykle nevztahuje na škody způsobené vrženými, vystřelenými nebo létajícími předměty.
- g. **Sesuv půdy nebo lavin** – Nahodilý sesuv masy sněhu nebo zeminy ve svahu.
- h. **Povodeň** – Přechodné výrazné zvýšení hladiny vodního toku nebo vodní nádrže způsobující zaplavení menších či větších ploch (územních celků) vodou, která se vylila z vodních toků či nádrží nebo jejich břehy či hráze protrhla.
- i. **Záplava** – Zaplavení určitého území postrádajícího přirozené odtoky vodou s následným vytvořením stojící nebo proudící vodní plochy (např. situace, kdy při dešti dojde ke zneprůchodnění odtoku kanalizace, a tím vznikne souvislá vodní plocha; může jít také o vodu obsahující zeminu stékající z polí).
- j. **Voda z vodovodního zařízení** (tzn. vodovodní škoda) – Voda unikající z vodovodních zařízení nebo v některých případech i nádrží. Vodovodním zařízením je myšleno přívodní a odvodní potrubí vody s výjimkou venkovních dešťových svodů. Dále za vodovodní škodu považujeme kapalinu nebo páru unikající z ústředního, etážového, dálkového topení nebo solárního systému nebo může jít také o hasicí médium vytékající ze samočinného hasicího zařízení.

Přípojištění živelních rizik v žádném případě nenahrazuje komplexní havarijní pojištění. Chybí zde riziko havárie, odcizení a vandalismu.

## 3.2.3 Pojištění odcizení

V případě krádeže nebo loupeže vozidla nebo jeho části pojišťovna vyplatí finanční náhradu.

### Krádež pojištěného vozidla

Za krádež se považuje přivlastnění si vozidla nebo jeho části cizí osobou, která překonala překážku. Za krádež se považuje také situace, kdy ke krádeži došlo prostřednictvím originálního klíče nebo jeho duplikátem, a ten byl získán bez vědomí majitele či uživatele (např. krádež klíče od vozidla z bytu). Podmínkou pro výplatu pojistného plnění je doložení protokolu od Policie ČR.

## Loupež pojištěného vozidla

Situace, kdy se pachatel zmocní části nebo celého vozidla pod pohrůžkou násilí.

Podmínkou pro výplatu pojistného plnění je doložení protokolu od Policie ČR.

## Zabezpečení

Nedílnou součástí podmínek pro riziko odcizení je splnění požadovaného zabezpečení, které pachatel musí překonat. Může se týkat především luxusnějších vozidel v řádu milionů korun. Bez překonání tohoto zabezpečení pachatelem je pojistné plnění víceméně vyloučeno.

Pojistitelé ve svých produktech na riziko krádeže mohou na základě výše pojistné částky vozidla určit požadované minimální zabezpečení nebo poskytnout obchodní slevu.

Typy zabezpečení:

- **Uzamčení vozidla** – Základní způsob zabezpečení. Z rizika odcizení může být plněno pouze tehdy, pokud bylo vozidlo uzamčeno, a pokud je to možné, tak kabina vozidla musí vytvářet uzavřený prostor (vytažená okénka, u kabrioletů natažená střecha atd.).
- **Imobilizér** – Do nových vozidel montován zhruba od roku 1993, takže dnes patří do standardní výbavy všech nových vozidel. Je to elektronické zařízení umístěné ve vozidle, které v případě, že nebyl vložen správný kód (klíč), neumožňuje nastartovat motor a zabraňuje tak krádeži.
- **Alarm** – Elektronické zařízení, které v případě, že se s vozidlem začne dít něco podezřelého, začne vydávat zvuk, který by měl zloděje odvést a upozornit kolemjdoucí.
- **Mechanický systém zámku zpátečky** – Speciální mechanický systém zamezující zařazení rychlostního stupně. Zařízení musí být součástí karoserie a jeho demontáž musí být možná pouze pomocí speciálního nářadí.
- **Označení skel** – Bezpečnostní značení skel, kdy jsou všechna skla permanentně označena specifickým kódem. Ten je představován takzvaným VIN vozidla (mezinárodní identifikátor) nebo speciálním kódem. Takto označené vozidlo je pak vloženo do databáze poskytovatele.
- **Pasivní vyhledávací systém** – Ve vozidle je namontována jednotka, která v případě podezřelého pohybu a stavu vozidla odešle SMS na uživatelský mobilní telefon. Jednotka není napojena na žádný pult centrální ochrany a je tedy nutná součinnost uživatele vozidla.
- **Aktivní vyhledávací systém** – Ve vozidle je namontována jednotka, která je neustále napojena na pult centrální ochrany. Dále může obsahovat ochranu proti neautorizovanému nastartování, různé informační čipy, které dají dispečinku zprávu o neoprávněném nastartování. V případě odcizení vozidla je dispečink okamžitě informován, vozidlo je lokalizováno a poměrně snadno dohledatelné.
- **Systém DATADAG** – Identifikační systém využívaný zejména u motocyklů, který je založen na chemickém UV nátěru vybraných komponentů, jenž obsahuje asi 1 000 mikroteček. Takto označené části tak obsahují číselný kód, který není možné jakkoliv měnit.

## 3.2.4 Vandalismus (+ parciální krádež)

Pojišťovna uhradí náklady na opravu škody vzniklé v důsledku úmyslného jednání třetí osoby. Podmínkou pro výplatu pojistného plnění je doložení protokolu od Policie ČR.

## 3.2.5 Pojištění střetu se zvířetem

Slouží k úhradě škody na pojištěném vozidle, která byla způsobena nárazem do zvířete.

Aktuální produkty se zpravidla vztahují jak na srážku se zvířetem a zvěří, kdy zvěří se obvykle myslí zvířata žijící v lese (např. divočák, srna atd.), a zvířaty je pak myšleno jakékoliv zvíře, tzn. i domácí či hospodářská zvířata.

### Na co si při sjednání dát pozor:

- a. Jaký limit pojištění se na toto připojištění vztahuje?
- b. Jaká je spoluúčast? Pokud by byla sjednána vysoká spoluúčast, může se stát, že většina škod by patřila právě do této spoluúčasti. Takové pojištění by tedy ztrácelo smysl.
- c. Územní platnost.

## 3.2.6 Pojištění poškození stojícího vozidla zvířetem

Kryje náklady na opravu měkkých částí vozidla (např. hadice v motorovém prostoru, odhlučnění, lanka a hadice brzdového systému apod.). Pojištění se zpravidla nevztahuje na škodu přepravovanými zvířaty.

### Na co si při sjednání dát pozor:

- a. Jaký limit pojištění se na toto připojištění vztahuje?
- b. Jaká je spoluúčast? Pokud by byla sjednána vysoká spoluúčast, může se stát, že většina škod by patřila právě do této spoluúčasti. Takové pojištění by tedy ztrácelo smysl.
- c. Na poškození jakých částí vozidla se pojištění vztahuje, zda jen na měkké části prostoru vozidla, nebo i na čalounění uvnitř vozidla nebo na poškození karoserie.
- d. Územní platnost.

## 3.2.7 Způsoby řešení likvidace

Při řešení pojistné události může klient stát před rozhodnutím, jestli bude chtít řešit škodu „na fakturu“, nebo tzv. „rozpočtem“.

Škoda řešená na fakturu znamená, že při opravě vozidla po pojistné události pojišťovna proplatí fakturu za opravu, a to obvykle přímo servisu, který opravu prováděl. Pokud však zvolí klient opravu „rozpočtem“, pak pojišťovna na základě tabulkových cen neoriginálních dílů a ceny práce v neautorizovaných servisech vypočte částku, kterou zašle klientovi, a následně se už nestará o to, jak bylo s penězi naloženo.

Řešení škody „rozpočtem“ je vhodné využít zejména u starších vozidel, kdy je větší pravděpodobnost využití neoriginálních dílů, nebo neautorizovaných servisů.

## 3.3 Pojištění skel

Ochrana před nenadálými náklady na opravu skla způsobenými jakoukoliv nahodilou událostí, ke které došlo bez poškození dalších částí vozidla. Z tohoto pojištění jsou hrazeny opravy či výměny skel.

Pojištění skel se vztahuje na všechna rizika, která nejsou v pojistných podmínkách vyloučena.

### Na co si při sjednání dát pozor:

- a. Vztahuje se pojištění jen na čelní sklo, nebo na všechna obvodová skla?
- b. Vztahuje se pojištění i na střešní okno, resp. panoramatickou střechu?
- c. Jaká je spoluúčast při opravě skel?
- d. Limit pojištění – pokud je sjednán nižší limit pojištění, než jsou náklady na výměnu originálního skla, je jediným řešením výměna skla za výrobek z „druhovýroby“.
- e. Vztahuje se limit pojištění na rok, nebo na každou událost?

Pojištění skel se nemusí vztahovat na:

- f. poškození dálničních známek,
- g. poškození ochranných fólií,
- h. poškození kamer,
- i. poškození senzorů,
- j. poškození zpětných zrcátek.

## 3.4 Pojištění zavazadel

Přípojištění se sjednává pro případ poškození věcí nebo zničení zavazadel (popř. věcí u sebe) z důvodu havárie, živelních rizik nebo jejich odcizení z vozidla.

### Na co si při sjednání dát pozor:

- a. Nemá klient pojištění zavazadel ve vozidle uzavřeno již v rámci pojištění domácnosti?
- b. Jaký limit se na toto přípojištění vztahuje?
- c. Časové období, kdy není kryto riziko odcizení – v pojistných podmínkách bývá poměrně často riziko odcizení omezeno v období 22:00–06:00 hodin (pokud vozidlo nestojí na hlídaném parkovišti).
- d. Uložení zavazadel – Každý z produktů definuje místo, kde je možné zavazadla ve vozidle uložit, aby byla škoda likvidní. Může se jednat jen o zavazadlový prostor, nebo i o střešní box, ale existují i produkty, které toto umístění v podstatě neřeší, takže místem může být celý prostor kabiny. Důležité je také zmínit výluku týkající se uložení věci ve vozidle na viditelném místě. Pokud klient ponechá na sedačce např. notebook, a ten je mu odcizen, pak pojišťovna může uplatnit právě tuto výlukou.
- e. Jaká je územní platnost pojištění?

- f. Vztahuje se pojištění zavazadel na věci používané k výdělečné činnosti? – např. notebook, telefon, nářadí apod.?
- g. Vztahuje se pojištění i na autosedačky, nosiče kol a střešní nosiče?
- h. Jaké jsou limity pojištění?

Pojištění zavazadel ve vozidle může být uzavřeno už i v rámci pojištění domácnosti, které má tu zásadní výhodu, že zde není vazba na konkrétní vozidlo. Obdobně u podnikatelů převážejících zboží, věci převzaté, materiál, apod. je vhodnější toto řešit v rámci podnikatelského pojištění. Pojištění zavazadel přepravovaných ve vozidle se nevztahuje na věci zvláštní hodnoty a peníze.

## 3.5 Úrazové pojištění

Pojistnou událostí je úraz pojištěného, který mu zanechá trvalé tělesné poškození nebo způsobí smrt v přímé souvislosti s provozem vozidla např.:

- a. při nastupování a vystupování ze stojícího vozidla,
- b. při uvádění vozidla do chodu bezprostředně před začátkem jízdy (např. doplňování kapaliny do ostřikovačů),
- c. během jízdy vozidla,
- d. při odstraňování běžných poruch vozidla vzniklých v průběhu jízdy (výměna kola apod.) předepsaným způsobem a řádnými pomůckami,
- e. při dopravní nehodě, nebo v blízkosti takové nehody.

Požadovaný rozsah je však nutné si ověřit v konkrétních pojistných podmínkách.

### Na co si při sjednání dát pozor:

- f. Jaká je územní platnost pojištění a vyhovuje klientovi?
- g. Jaká jsou limity pojištění?

V této části je vhodné připomenout, že se na škody na zdraví spolucestujících způsobené provozem vozidla škůdce (tedy nejen poškozeného) vztahuje i povinné ručení. To se však nevztahuje na škody na zdraví pro řidiče, který je označen za viníka nehody. To tedy znamená, že pojištění úrazu v tomto rozsahu je vhodné zejména pro řidiče.



Je potřeba si uvědomit, že úrazové pojištění, které je součástí pojištění vozidel, **v žádném případě nenahrazuje** standardní úrazové pojištění v rámci životního pojištění. Jak z výše uvedeného vyplývá, tak úrazové pojištění u vozidla se v podstatě vztahuje pouze na škody související s provozem vozidla, a nikoliv na ostatní možné klientovy životní situace.

### Pojištění smrti obou rodičů

Pojištění se sjednává pro případ smrti rodičů při dopravní nehodě, přírodním nebezpečím, poškození zvířetem při provozu vozidla tak, že se nezletilé dítě stane sirotkem.

## 3.6 Pojištění ráfků a pneumatik

Pojistnou událostí je takové poškození pneumatik, které znemožňuje její další užívání. Pojistným plněním je tedy úhrada nákladů na pořízení nové pneumatiky stejného druhu a kvality snížené o částku opotřebení nebo opravu ráfku.

## 3.7 Pojištění nákladů za nájem náhradního vozidla

V případě sjednání pojišťovna uhradí náklady na zapůjčení náhradního vozidla z důvodu poškození vozidla klienta prostřednictvím sjednaného pojistného nebezpečí. Pojišťovna hradí náklady na zapůjčení vozidla podobné třídy.

Při sjednání je důležité zaměřit se nejen na limit pojištění, ale také na podmínky, při kterých je možné náhradního vozidla využít (např. zda jen při havárii, nebo i při poruše, odcizení a vandalismu).

## 3.8 GAP

Připojištění k havarijnímu pojištění (GAP = Guaranteed Asset Protection), které slouží ke krytí rozdílu výše pojistného plnění při totální škodě mezi obvyklou cenou vozidla a hodnotou vozidla při jeho vstupu do pojištění.

**Na co si při sjednání dát pozor:**

- a. Stáří vozidla – Dříve bylo toto připojištění pouze pro nová vozidla, dnes je možné pojištění sjednat i na ojetá vozidla. Jednotlivé produkty se však mohou lišit stářím vozidla, které je možné přijmout do pojištění.
- b. Délka platnosti GAP – Jednotlivé produkty se odlišují v délce, po jakou GAP platí. Po překročení této lhůty je vozidlo pojištěno na standardní havarijní pojištění.



Pokud je u vozidla sjednán GAP, zpravidla se nevyplácí smlouvu před koncem GAP přepracovávat. Sníží se tím maximální možné plnění, protože vozidlo již do pojištění nevstoupí jako nové a havarijní pojištění tak bude uzavřeno s nižší pojistnou částkou.

## 3.9 Přímá likvidace

Pojistitel, u něhož má klient sjednáno povinné ručení, poskytne v případě nezaviněné škody na pojištěném vozidle pojistné plnění namísto pojišťovny viníka. Tímto (při)pojištěním by měl klient získat větší komfort při řešení pojistné události, protože plnění zajišťuje pojišťovna, kterou si sám zvolil.

Z tohoto pojištění nejsou obvykle hrazeny škody, u kterých není zřejmý viník nehody, pokud je pojištěný spoluviník, nebo pokud se jedná o škodu na zdraví.

Důležitým faktorem pro výběr produktu může být také územní platnost pojištění, tzn. kde se musí stát škoda na pojištěném vozidle, aby pojišťovna poškozeného mohla vyplatit pojistné plnění za pojišťovnu škůdce. Všechny produkty nabízející toto (při)pojištění se vztahují na území České republiky, ale existují i produkty s územní platností pro Evropu.



Ne každá pojišťovna umí řešit přímou likvidaci způsobenou zahraničním viníkem. Bohužel i produkty s územní platností pro Evropu se potýkají s určitými omezeními, a produkty tedy nejsou úplně dokonalé. Často nejsou řešeny náklady na náhradní vozidlo nebo automatická výplata plnění bez schválení pojišťovnou viníka. Přímá likvidace má zcela jistě potenciál, který však není v současnosti naplno využíván.



Podmínkou pojišťovny může být při přímé likvidaci nutnost opravit škodu ve smluvním servisu.

## 3.10 Asistenční služby

**Příjezd mechanika a oprava na místě** – V případě poruchy pojišťovna zajistí příjezd mechanika a opravu do sjednaného limitu pojištění.

**Odtah nepojízdného vozidla** – V případě poruchy nebo havárie pojišťovna zajišťuje odtah do servisu do sjednaného limitu pojištění.

**Vyproštění vozidla** – V případě havárie, kdy je vozidlo mimo vozovku, pojišťovna zajišťuje vyproštění do sjednaného limitu pojištění.

**Náhradní ubytování** – Pokud posádka nemůže pokračovat v cestě (např. delší oprava vozidla nebo jeho odcizení), pojistitel zajistí a uhradí pobyt v hotelu na předem definovaný počet nocí nebo v maximální výši nákladů.

**Zapůjčení náhradního vozidla** – V případech definovaných v pojistných podmínkách (např. havárie, odcizení, živelní škody, porucha) pojistitel zajistí náhradní vozidlo na předem definovaný počet dnů.

**Repatriace vozidla ze zahraničí** – V případě např. poruchy nebo havárie pojistitel zajistí a uhradí odtah vozidla ze zahraničí do České republiky. Zde pozor na limity, které mohou být v některých případech poměrně nízké.

**Náhradní přeprava osob** – V případě poruchy (někdy i odcizení) vozidla pojišťovna zajistí náhradní dopravu, která obvykle spočívá v úhradě jízdenky na hromadnou dopravu nebo v omezené míře taxi.

**Ekologická likvidace vozidla** – Pokud je vozidlo neopravitelné, tak pojišťovna (podle rozsahu asistenčních služeb) hradí ekologickou likvidaci vozidla.



Při využití služeb repatriace, náhradní dopravy a náhradního ubytování je potřeba myslet i na možné omezení při souběhu jejich využití.



**Příloha č. 1**

# **Přehled jednotlivých kritérií**

*Už víme, jak fungují jednotlivé mechanismy výběru a výpočtů. Nyní se tedy můžeme přesunout k samotným kritériím. Ta by se měla zaměřovat na oblasti pojistných podmínek upravující zejména výluky a rozsah pojištění. Počet kritérií může do budoucna růst i klesat. Je možné, že v důsledku změn pojistných podmínek ztratí některá kritéria svou relevanci, jelikož se pojišťovny v daném směru přestanou odlišovat. Naopak se mohou objevit nová kritéria, u kterých dojde k odlišení jednotlivých produktů. Na strukturu metodiky však změna počtu kritérií nemá vliv.*

## Vybraná kritéria napříč riziky

Definice totální škody – **primární**



Totální škoda je takové poškození vozidla, kdy náklady na opravu převyšují jeho obvyklou cenu bezprostředně před pojistnou událostí, to je tzv. ekonomická totální škoda. Pokud vozidlo nelze bezpečně opravit (bez ohledu na výši škody), jde o technickou totální škodu. Za totální škodu samozřejmě považujeme i odcizení vozidla. Jednotliví pojistitelé mohou mít vlastní definici totální škody. Obvykle se jedná o tyto úrovně:

1. Náklady na opravu převyšují 80 % (resp. 85 %) obvyklé ceny vozidla bezprostředně před pojistnou událostí.
2. Náklady na opravu převyšují obvyklou cenu vozidla bezprostředně před pojistnou událostí – tedy 100 %.

Je možné pojištění vozidla sjednat BEZ zadání pojistné částky? – **primární**

K podpojištění dochází, když je PČ v PS v době pojistné události nižší než skutečná hodnota věci o xx % – **sekundární**

Spoluúčast (včetně varianty fixní/procentuální) – **individuální**

Kdo (klient/pojišťovna) a jak určuje PČ vozidla – **primární**

Určení místa opravy (smluvní/nesmluvní servis) – **sekundární**

Je automaticky zahrnuta doplňková výbava – **primární**  
(tzn. bez nutnosti specifikace v pojistné smlouvě)

# Jednotlivá rizika

## Povinné ručení

- Je POV mimo ČR bez spoluúčasti? – **individuální**

## Přímá likvidace – primární

- Územní rozsah – **primární**
- Neznámý viník – **primární**
- Určení místa opravy (smluvní/nesmluvní servis) – **primární**

## Pojištění skel

- Na jaká skla se pojištění vztahuje (jen čelní, všechna skla, všechna skla vč. střešních) – **primární**
- Pojištění je allrisk – **primární**
- Limit pro plnění se vztahuje na pojistné období nebo událost – **sekundární**
- Určení místa opravy (smluvní/nesmluvní servis) – **sekundární**
- Bude pojistné plnění vyplaceno bez opravy ve smluvním servisu? – **sekundární**
- Spoluúčast při výměně skla – **individuální**



*Například: Do tří měsíců od počátku = 30 %  
Po 3 měsících = bez spoluúčasti*

- Územní rozsah pojištění – **individuální**

## Havárie (dopravní nehoda)

- Ponoření vozidla – **primární**
- Skla – Vztahuje se pojištění i na poškození bez poškození dalších částí vozidla – **primární**
- Ráfky a pneumatiky – Vztahuje se pojištění i na poškození bez poškození dalších částí vozidla – **primární**
- Elektronika – Vztahuje se pojištění i na poškození bez poškození dalších částí vozidla – **primární**
- Územní platnost pojištění – **individuální**

## Srážka se zvířetem

- Včetně poškození stojícího vozidla – **primární**
- Spoluúčast – **individuální**
- Územní platnost pojištění – **individuální**
- Určení místa opravy (smluvní/nesmluvní servis) – **sekundární**
- Jsou možné různé varianty: poškození karoserie zvenku/poškození kabelů/poškození interiéru...

## Poškození stojícího vozidla zvířetem

- Spoluúčast – **individuální**
- Územní platnost pojištění – **individuální**
- Určení místa opravy (smluvní/nesmluvní servis) – **sekundární**
- Jsou možné různé varianty: poškození karoserie zvenku/ + poškození kabelů/ + poškození interiéru

## Živelní škody

- Rozsah živel včetně pádu stromů a větví – **primární**
- Tíha sněhu nebo námrazy – **sekundární**
- Vodovodní škody – **sekundární**
- Zemětřesení – **sekundární**
- Poškození karoserie chemickou látkou – **sekundární**
- Spoluúčast – **individuální**
- Územní rozsah – **individuální**
- Bez nutnosti opravy ve smluvním servisu? – **sekundární**



*Rozpad na příčiny (požárem, výbuchem, úderem blesku, povodní záplavou, zemětřesením, atd.) není uveden, protože jej pokrývají všechny pojišťovny.*

## Odcizení

- Je součástí pojištění i vandalismus? – **primární**
- Spoluúčast – **individuální**
- Územní rozsah – **individuální**
- Penalizace za ponechání dokladů ve voze – **primární**
- Krádež vozidla při odcizení klíčů z domácnosti – **primární**
- Plnění při nedodání všech sad klíčů od vozidla – **primární**

## Vandalismus

- Spoluúčast – **individuální**
- Územní rozsah – **individuální**

## Pojištění zavazadel

- Pojištěná rizika
  - Odcizení – **primární**
  - Havárie – **primární**
- Vztahuje se pojištění na:
  - elektronická zařízení (např. notebook, mobil, foto a audiovizuální technika apod.)? – **individuální**
  - elektronika k podnikání – **individuální**
  - řemeslnické nářadí či jiné nářadí určené k podnikání – **individuální**
- Umístění věcí:
  - v celé kabině vozidla včetně zavazadlového prostoru? – **primární**
  - mohou být věci viditelné zvenčí? – **sekundární**
  - ve střešním boxu? – **individuální**
  - na nosiči? – **individuální**
- Spoluúčast – **individuální**
- Územní platnost pojištění – **individuální**

## Náhradní vozidlo

- Limit/počet dnů – **individuální**
- Příčina možného využití náhradního vozidla
  - odcizení – **sekundární**
  - porucha vozidla – **primární**
- Náhrada nákladů za pronájem je hrazena po dobu X dní k pořízení odpovídajícího vozidla v případě totálního poškození – **sekundární**
- Územní platnost (kde může být vozidlo vypůjčeno) – **individuální**

## GAP

- Délka pojištění – **individuální**
- Maximální plnění z GAP – **individuální**
- Včetně spoluúčasti HAV – **sekundární**
- Stáří vozidla při vstupu do pojištění – **individuální**

# Asistenční služby

## Základní rozsah asistence

- Vyjádření limitu (Kč/km) – **primární**
- Sčítání limitů při vícenásobné asistenci (POV + HAV) – **sekundární**
- Asistence se vztahuje na tato pojistná nebezpečí:
  - Porucha, vybití akumulátoru a nefunkčnost spínací skříňky – **primární**
  - Poškození vozidla zvířetem – **primární**
  - Záměna pohonných hmot – **primární**
  - Nedostatek pohonných hmot – **primární**
  - Zamrznutí zámeků, zamrznutí ruční brzdy, zamrznutí rozvodů vzduchu – **primární**
  - Ztráta, zabouchnutí, zalomení klíčů – **primární**
  - Defekt pneumatiky – **primární**

## Rozsah asistenční pomoci v ČR

- Příjezd a práce mechanika – **primární**



Doporučujeme počítat jako minimální limit 1 hodinu práce nebo 2 000 Kč.

- Odtah nepojízdného vozidla – **primární**



Doporučené nastavení viz sekce „2.5 Asistence“

- Odtah přípojného vozidla – **individuální**

- Vyproštění a manipulace s vozidlem (pokud není vozidlo následně odtaženo) – **primární**



Doporučujeme počítat minimální limit v řádu desetitisíců.

- Náhradní ubytování v ČR – **individuální**

- Náhradní přeprava osob – **individuální**

## Rozsah asistenční pomoci v zahraničí

- Územní rozsah – **individuální**

- Příjezd a práce mechanika – **primární**



Doporučujeme počítat jako minimální limit 1 hodinu práce nebo 3 000 Kč.

- Odtah nepojízdného vozidla – **primární**



Doporučené nastavení viz sekce „2.5 Asistence“

- Odtah přípojného vozidla – **individuální**
- Vyproštění a manipulace s vozidlem (pokud není vozidlo následně odtaženo) – **primární**



Doporučujeme počítat minimální limit v řádu vyšších desetitisíců.

- Náhradní ubytování – **primární**



Doporučujeme počítat minimálně 100 €/os/noc.

- Náhradní přeprava osob – **primární**



Limit je v tomto případě individuální s ohledem dle cílové destinace klienta. Více v sekci „2.5 Asistence“

- Telefonické tlumočení – **primární**
- Úschova nepojízdného vozidla – **primární**
- Ekologická likvidace vozidla – **primární**



Doporučujeme počítat alespoň 150 €.

- Repatriace vozidla do místa určeného klientem – **primární**



Doporučené nastavení viz sekce „2.5 Asistence“.



U repatriace je potřeba myslet na to, že repatriaci je možné využít až v dané době neopravitelnosti vozidla, která je uvedena v pojistných podmínkách. Lze se setkat s repatriací až při neopravitelnosti vozidla od několika dnů.

**Příloha č. 2**

# **PMV dotazník**



*Dotazník nám slouží jednak ke sběru údajů nutných ke sjednání smlouvy samotné, jednak i k doporučení odpovídajícího rozsahu pojištění. Na rozdíl od životního pojištění je zde vhodné zjistit klientovu úvodní představu o rozsahu pojištění (povinné ručení, havarijní pojištění, pojištění skel,...), nicméně doptáním se na další níže uvedené informace můžeme výsledné doporučení upravit oproti původní poptávce klienta, případně dát alespoň relevantní komentář do záznamu z jednání.*

## Klient

- **Identifikační údaje klienta**  
(jméno, příjmení, RČ, IČ, bydliště,...)

Důležité je rozlišení pojistníka, vlastníka a provozovatele. Údaje vlastníka a provozovatele zjišťujeme vždy z technického průkazu vozidla (TP) nebo ORV (osvědčení o registraci vozidla). Roli také hraje forma jednotlivých účastníků, tedy fyzická osoba, fyzická osoba podnikající či právnická osoba. Zjišťované údaje se pak mírně liší.

Je dobré vzít v potaz převoditelnost bonusů v rámci IČ nebo firemního vozidla a RČ.

- **Uplatnění DPH**

Týká se samozřejmě jen osob podnikajících či právnických. U plátců DPH je nutné nastavit pojistnou částku na vozidlo na hodnotu bez DPH, jelikož plátce si ji odečítá. Plátcovství DPH a možnost jejího uplatnění konzultujte s daňovým poradcem.

## Vozidlo

- **Identifikační údaje vozidla**  
(RZ, VIN, ORV, objem motoru, celková hmotnost, výkon, ...)

Pojišťovna se obvykle dotazuje na velkou část technických údajů vozidla z ORV (osvědčení o registraci vozidla) nicméně většina kalkulátorů již je schopna načíst údaje pouze na základě RZ či VIN kódu.

- **Doplňková či nadstandardní výbava vozidla**

Dle VIN kódu se obvykle načte výbava vozidla v odpovídající verzi, nicméně je potřeba zkontrolovat načtené údaje s realitou. Pokud klient něco doplňoval dodatečně, může to mít vliv na hodnotu vozidla a některé pojišťovny za tuto doplňkovou výbavu neuvedenou ve smlouvě neplní. Může jít například o střešní boxy, nosiče na kola, spoilery atd.

Samostatně je nutno se dotázat i na panoramatickou střechu, která je často u skel ve výlukách.

- **Pojistná částka vozidla a spoluúčast**

Podle pojistných podmínek většiny pojišťoven za nastavení pojistné částky vozidla odpovídá klient, proto je potřeba se jej v úvodu zeptat na jeho představu o současné ceně.

Nicméně po zjištění všech potřebných údajů o vozidle je třeba vhodnou metodou (kapitola „**2.2.1 Určení hodnoty vozidla**“) údaj od klienta ověřit a otevřít s ním nad tímto tématem diskusi.



Případné nesrovnalosti s požadavkem klienta vždy zaznamenejte do záznamu z jednání.

Určení výše spoluúčasti je také na klientově rozhodnutí, nicméně obecně lze říci, že pokud má klient dostatečnou finanční rezervu, může být vhodnější využít vyšší spoluúčasti pro snížení ročního pojistného, a naopak.



Nižší spoluúčast dokáže pokrýt i malé škody. Při jejich likvidaci je však potřeba myslet na to, jestli případná výše škody nevyjde klienta na zvýšeném pojistném při ztrátě bonusů dráž než provést opravu za vlastní prostředky.

- **Zabezpečení**

Některé pojišťovny při určitém nastavení smlouvy vyžadují jistou úroveň zabezpečení, případně to může být cenotvorný údaj. Převážně aktivní a pasivní zabezpečení vozidla je dobré konfrontovat s pojistnými podmínkami dané pojišťovny.

## Využití vozidla

- **Účel využití vozidla**

Obvykle jde o běžné využití, ale v případě taxislužby, přepravní společnosti apod. pojišťovny stanoví zvláštní přírážku.

- **Maximální roční nájezd kilometrů**

Slouží primárně jako cenotvorný údaj pro některé pojišťovny, ale může nám být i prvním vodítkem skrze doporučený rozsah služeb.

- **Rozsah nájezdu**

Pro další doporučení je také vhodné zjistit, zda klient jezdí jen v rámci města či okresu, v rámci celé republiky nebo i do zahraničí, a to včetně předpokládané četnosti. Tomu by měl odpovídat i rozsah doporučených doprovodných služeb, ale včetně doprovodného komentáře, aby si klient mohl rozsah upravit hlavně směrem nahoru.



Pozor na klienty z příhraničních oblastí, kde je s minimálně krátkodobými cestami do zahraničí třeba počítat téměř automaticky.

- **Závislost klienta na vozidle**

To znamená, zda by v případě totální škody či odcizení musel hned řešit nové vozidlo, případně zda by při krátkodobém poškození či poruše vozidla potřeboval řešit náhradní dopravu. Toto je podstatné pro doporučení havarijního pojištění či rozsahu asistenčních služeb skrze náhradní vozidlo.

- **Vztah klienta k vozidlu**

Zde nás zajímá, zda klientovi nevádí řešení formou totální škody (i když je škoda nižší než hodnota vozidla, např. 80 %), nebo chce i v těchto případech opravovat. Stejně tak nás zajímá, jakým způsobem je klient zvyklý vozidlo aktuálně servisovat, zda v autorizovaném servisu či u známého nebo svépomocí. Tomu by pak měl odpovídat i zvolený způsob likvidace u uzavírané smlouvy.

- **Zavazadla ve vozidle**

Co klient obvykle ve vozidle převáží? Může to být důležitý dotaz např. pro podnikatele, kteří v autě vozí věci k podnikání, notebooky apod.

Někdy mohou být věci pojištěny už u domácnosti, takže je dobré na to klienta upozornit, nicméně ve všech těchto případech je důležité, kde a kdy klient s vozidlem obvykle parkuje.