

E.G.I. EDUCATION GROW INSURANCE, S.R.O.

Master of Law

ZÁVĚREČNÁ PRÁCE

**Nový zákon o povinném ručení, změny a dopady na fungování
trhu**

**The new law of liability, changes and effects on the
functioning of the market**

Autor: Josef Karásek

Vedoucí práce: Mgr. Robert Šimek

Praha 2025

ZADÁNÍ ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Autor:	Josef Karásek
Studijní program:	Master of Law
Název:	Nový zákon o povinném ručení, změny a dopady na fungování trhu
Název anglicky:	The new law of liability, changes and effects on the functioning of the market
Základní cíl práce:	Posouzení dopadů nového zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla s ohledem na fungování retailového a finančního trhu se zaměřením na leasingový trh, dopad na proces sjednávání, hlášení, placení pojištění a zjištění případných dalších dopadů na pojistníka(klienta). Porovnání nového zákona a zákona č. 168/1998 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
Rámcová osnova:	1. Úvod (Cíl práce) 2. Vlastní obsah odborné části: - zákon č. 168/1998 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla - Nový zákon o pojištění odpovědnosti - VPP pojišťoven a programy pro sjednávání posouzení rozdílů - Příklady z praxe: Sjednání pojištění, systém hlášení pojištění - Posouzení kladů a záporů nového zákona 3. Závěr (shrnutí zda byl naplněn záměr nového zákona na zjednodušení, zrychlení procesů)

Seznam odborné literatury:

Zákon č. 168/1998 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla , nový zákon o pojištění odpovědnosti(zatím nemám přidělené číslo), VPP pojišťoven, odborné články např. věstníky ČNB, články ČNB, portál o pojištění, atd.

Datum zadání: 11.2. 2024

Datum odevzdání: 1.8.2024



.....
Josef Karásek

autor práce



.....
Mgr. Robert Šimek

vedoucí práce

.....
Ing. Eva Gmentová, LL.M.

jednatelka a ředitelka E.G.I. Education Grow Insurance, s.r.o.

Prohlašuji, že jsem svou závěrečnou práci na téma Nový zákon o povinném ručení, změny a dopady na fungování trhu napsal samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů. Současně potvrzuji identickou shodu mezi tištěnou a elektronickou verzí práce.

Praha 4.9. 2025

.....

Josef Karásek

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu závěrečné práce Mgr. Robertovi Šimkovi, Ph.D.

Název práce: Nový zákon o povinném ručení, změny a dopady na fungování trhu

Autor: Josef Karásek

Vedoucí práce: Mgr. Robert Šimek, Ph.D.

Abstrakt: Tato závěrečná práce se zaměřuje na porovnání zákonů 168/1998 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který byl v roce 2024 nahrazen zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Cílem práce bylo zjistit, zda nový zákon zajistil digitalizaci sjednávání pojištění a zároveň lepší komfort pro koncového uživatele, tedy klienta. Práce se zabývá pojištěním v rámci leasingových společností, a i retailovým pojištěním, které je svojí povahovou sjednávání odlišné. Práce se zabývá pouze neživotním pojištěním, které sjednávají leasingové společnosti. K dosažení tohoto cíle posloužili oba zákony a porovnání situace na trhu před a po zavedení nového zákona. Závěrečná práce přináší poznatky, že zavedení „online“ sjednání pojištění bylo správným krokem, ale zároveň i potvrzuje, že veškeré změny, které byly aplikovány reálně fungují pouze při plné funkčnosti veškerých systému, a to zejména ČKP, SW pojistitelů, registrů vozidel a SW leasingových společností. Při nefunkčnosti jednoho systému je naopak velmi komplikované zajistit pro zákazníka komfort a služby na které byl zvyklý při sjednání pojištění, které nepodléhalo online hlášení.

Klíčová slova: online pojištění, flotilové pojištění

Title: This final thesis focuses on the comparison of Act No. 168/1998 Coll., on Liability Insurance for Damage Caused by Motor Vehicle Operation, which was replaced in 2024 by Act No. 30/2024 Coll., on Liability Insurance from Vehicle Operation. The aim of the thesis was to determine whether the new law ensured the digitization of insurance contracting and at the same time better comfort for the end user, that is, the client. The thesis deals with insurance within leasing companies, as well as retail insurance, which has a different nature of contracting. The thesis focuses only on non-life insurance contracted by leasing companies. To achieve this goal, both laws and a comparison of the market situation before and after the introduction of the new law were used. The final thesis provides insights that the implementation of 'online' insurance agreements was a correct step, but also confirms

that all changes that were applied only work effectively when all systems are fully operational, particularly the Czech Vehicle Registry, insurers' software, vehicle registers, and leasing companies' software. When one system is non-functional, it is, on the contrary, very complicated to ensure comfort and services for the customer that they were accustomed to when arranging insurance that did not require online reporting.

Seznam zkratk

ČAP Česká asociace pojišťoven

ČNB Česká národní banka

IDD Insurance Distribution Directive

POV zákon č. 168/1998 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

ZPOV zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

ČKP Česká kancelář pojistitelů

Obsah

1. Úvod	11
2. Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	13
2.1. Zákon č. 168/1999 Sb.....	13
2.2. Zákon č. 30/2024 Sb.....	13
2.3. Změny, které se dotýkají klienta.....	14
2.3.1. Rozšíření definice vozidla	14
2.3.2. Změna subjektu odpovědného za pojištění.....	17
2.3.3. Zvýšení minimálních limitů pojistného plnění.....	18
2.3.4. Zavedení pojištění motorsportu	19
2.3.5. Zelená(bílá) karta.....	20
2.3.6. Možnost vyřazení vozidla z provozu již po 30 dnech nepojištění.....	21
2.3.7. Digitalizace pojištění	23
2.3.8. Sankce za nepojištěné vozidlo	26
2.3.9. Garanční fond ČKP	27
2.4. Změny, které se dotýkají pojistitelů	28
2.4.1. Zvýšené limity → vyšší náklady pro pojišťovny	28
2.4.2. Rozšíření povinnosti → nové segmenty trhu	28
2.4.3. Digitalizace → tlak na IT infrastrukturu	29
2.5. Změny, které se dotýkají dalších subjektů.....	29
2.5.1. Změna odpovědnosti → nové procesy ve vztazích	29
2.6. Flotilové pojištění	29
3. Praktická část.....	30
3.1. Analýza změn na trhu v procesu sjednávání u leasingových společností	30
3.1.1. Porovnání změn v rámci zákonů	31
3.2. Flotilové pojištění	32
3.2.1. Digitalizace	32

3.2.2.	Minimální limity pojistného plnění	33
3.2.3.	Zelená karta	33
3.2.4.	Pojištění motorsportu, motorová vozidla s rychlostí >25 km/h	33
3.2.5.	Sankce za nepojištění.....	34
3.2.6.	Leasingová vozidla	34
3.2.7.	Tiskové výstupy.....	34
4.	Realizace změn	36
4.1.	Digitalizace	36
5.	Retailové pojištění	39
5.1.	Rozdíly u retailového pojištění.....	39
5.1.1.	Digitalizace pojištění	39
5.1.2.	Definice vozidla, rozšíření okruhu vozidel.....	41
5.2.	Minimální limity pojistného plnění, zelená karta a sankce za nepojištěné vozidlo	46
5.3.	Vznik pojištění zaplacením pojistného.....	46
5.3.1.	Sjednání pojištění papírovou formou, tj. podpisem.....	49
6.	Shrnutí	51
6.1.	Digitalizace pojištění	51
6.2.	Definice vozidla, Rozšíření okruhu vozidel	53
6.3.	Minimální limity pojistného plnění	54
6.4.	Zelená karta	54
6.5.	Sankce za nepojištění.....	55
6.6.	Leasingová vozidla	55
6.7.	Tiskové výstupy.....	56
6.8.	Vznik pojištění zaplacením pojistného.....	57
6.9.	Sjednání pojištění papírovou formou, tj. podpisem.....	57
7.	Závěr.....	59

Citované prameny	61
Seznam obrázků.....	63
Seznam tabulek.....	64

1. Úvod

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, běžně označované jako povinné ručení, je jedním ze základních nástrojů ochrany účastníků silničního provozu. Jeho hlavním účelem je zajistit finanční kompenzaci poškozeným osobám v případě škody způsobené provozem motorového vozidla. Vzhledem k tomu, že provoz vozidel představuje významné riziko pro zdraví, život i majetek, je existence tohoto typu pojištění nejen praktickým, ale i legislativně nezbytným opatřením.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je povinné pojištění, kdy zákon ukládá povinnost uzavřít pojistnou smlouvu. Důvodem je především snaha zákonodárce poskytnout ochranu poškozeným (a v podstatě i pojištěným) v případech, kdy je s určitou činností spojeno zvýšené nebezpečí vzniku povinnosti poskytovatele této činnosti hradit újmu a hrozí, že by nemohl v plné míře poskytnout poškozeným osobám odškodnění.

V České republice byla oblast povinného ručení upravována od demonopolizace trhu zákonem č. 168/1999 Sb., který definoval základní pravidla pro vznik, rozsah a správu pojištění odpovědnosti, včetně role České kanceláře pojistitelů. Tento zákon byl v době svého přijetí moderním právním nástrojem, který reflektoval tehdejší evropské směrnice a potřeby domácího trhu. Postupem času však došlo k výrazným změnám – nejen v technologiích a způsobech využívání vozidel, ale také v právních požadavcích Evropské unie, v digitalizaci veřejné správy a v samotném pojišťovacím sektoru.

Zákon č. 168/1999 Sb. byl opakovaně novelizován, což vedlo k jeho určité nepřehlednosti a k potřebě komplexní revize. Zároveň Evropská směrnice z roku 2021, která stanovila nové požadavky na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které měly být implementovány do národních zákonů do konce roku 2023. Česko transpozici nestihlo včas, a vznikl zcela nový zákon, který směrnici zavádí do praxe.

V reakci na tyto skutečnosti byl přijat zákon č. 30/2024 Sb., který nabyl účinnosti dne 1. dubna 2024. Tento nový právní předpis nejenže nahrazuje původní zákon č. 168/1999 Sb., ale zároveň implementuje novelizovanou evropskou motorovou směrnicí, jejímž cílem je posílení práv poškozených, zjednodušení přeshraničního uplatňování nároků a modernizace systému povinného ručení. Zákon č. 30/2024 Sb. měl odloženou účinnost na zajištění digitalizace trhu, a to na termín od 1.10.2024. Půlroční odklad měl zajistit bezproblémový přechod na online pojištění a dát všem subjektům čas na přípravu SW.

Změny se dotýkají nejen právních subjektů, ale i praktického fungování pojišťoven, registru vozidel, Policie ČR a České kanceláře pojistitelů. Nový zákon klade důraz na digitalizaci, rychlou výměnu informací mezi institucemi a zjednodušení administrativních procesů.

Úvodem je potřeba si připomenut, že povinné ručení je produkt, se kterým se většina z nás setkává v běžném životě a minimálně vždy při výročí, nebo koupi nového vozidla je potřeba se hlouběji s daným produktem opětovně seznámit a sjednat si povinné ručení napřímo u pojistitele anebo si nechat poradit od profesionála (zprostředkovatele), který doporučí produkt, jaký vyhovuje mým potřebám. Dlouhodobě se vedou debaty, zda neudělat širší změny a nemít namísto pojištění odpovědnosti vozidla, pojištění odpovědnosti řidiče, které by se vztahovalo na každé vozidlo, které daný řidič řídí. Nová podoba zákona, zůstává u současného způsobu.

Cílem této seminární práce je porovnat nový zákon č. 30/2024 Sb. s původním zákonem a identifikovat klíčové rozdíly, analyzovat jejich dopad na praxi pojišťoven, leasingových společností, řidičů a zhodnotit, zda nový právní rámec lépe odpovídá současným potřebám a trendům v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Podmětem pro výběr práce je možnost uplatnění praktických zkušeností autora v oblasti distribuce pojištění v leasingové společnosti a zhodnocení fungování nového zákona po necelém roce fungování v praxi.

Práce je rozdělena na tři části, které společně poskytují ucelený pohled na danou problematiku. V teoretické části se zabývám porovnáváním rozdílů v zákonných úpravách z hlediska ustanovení v zákoně. V praktické části řeším zavádění zákona do praxe z hlediska flotilového i retailového pojištění. Následuje kapitola, kde se zabývám dopady a jaké výhody a nevýhody nám současná podoba zákona přinesla a kam se může ubírat další směr digitalizace. Následuje závěr, který shrnuje hlavní poznatky. Členění práce umožňuje detailní prozkoumání tématu. Každá část se zaměřuje na konkrétní oblast, a proto přispívá k lepšímu porozumění.

2. Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je v České republice upraveno zákonem, který stanovuje povinnost provozovatelů vozidel zajistit finanční krytí škod způsobených třetím osobám provozem vozidla. Tato právní úprava prošla zásadní proměnou přijetím zákona č. 30/2024 Sb., který nabyl účinnosti dne 1. dubna 2024. a nahradil dosavadní zákon č. 168/1999 Sb.

2.1. Zákon č. 168/1999 Sb.

Zákon č. 168/1999 Sb. byl přijat v roce 1999 jako reakce na potřebu harmonizace českého práva s tehdejšími evropskými směrnici. Zákon byl v průběhu let několikrát novelizován, avšak jeho struktura a jazyk postupně přestávaly odpovídat aktuálním potřebám praxe, technologickému vývoji a požadavkům EU.

Zákon zejména upravoval:

- povinnost vlastníka vozidla sjednat pojištění odpovědnosti,
- definici vozidla, která se vztahovala na motorová vozidla určená k provozu na pozemních komunikacích,
- roli České kanceláře pojistitelů (ČKP) jako správce garančního fondu,
- minimální limity pojistného plnění (35 milionů Kč),
- výjimky z povinnosti pojištění (např. vozidla vyřazená z provozu, vozíky pro invalidy).

2.2. Zákon č. 30/2024 Sb.

Nový zákon č. 30/2024 Sb. vstoupil v účinnost 1. dubna 2024 a představuje komplexní revizi právní úpravy povinného ručení. Zákon rovněž upravuje činnost České kanceláře pojistitelů, její fondy, dohled nad pojišťovnami a sankční mechanismy. Nová právní úprava je přehlednější, systematictější a lépe odpovídá současným požadavkům na právní regulaci mobility a pojištění. Mezi jeho hlavní cíle je implementace novelizované evropské směrnice o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel a digitalizace.

2.3. Změny, které se dotýkají klienta

Změny ZPOV oproti původnímu zákonu se dotýkají klientů (provozovatelů vozidla) a právnických subjektů, jako jsou pojistitelé, leasingové společnosti, zprostředkovatelé. Zde se budu zabývat body, které se přímo dotýkají klienta z jeho pohledu.

2.3.1. Rozšíření definice vozidla

Jedním z nejvýraznějších rozdílů mezi zákonem č. 168/1999 Sb. a zákonem č. 30/2024 Sb. je rozšíření definice vozidla, které má zásadní dopad na rozsah povinnosti pojištění. Podle původního zákona č. 168/1999 Sb. se pojištění vztahovalo na motorová vozidla určená k provozu na pozemních komunikacích, přičemž výjimky byly poměrně jasně definovány (např. vozíky pro invalidy, vozidla vyřazená z provozu).

Nová definice vozidla, která zásadně rozšiřuje okruh dopravních prostředků, na které se vztahuje povinnost sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato změna reaguje na technologický vývoj, rozmach alternativních forem mobility a potřebu právní jistoty při škodných událostech.

Nový zákon č. 30/2024 Sb. § 2 definuje vozidlo jako

Motorové vozidlo určené k pohybu po zemi, s výjimkou kolejového vozidla, poháněné výhradně mechanickým pohonem, které má maximální konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h, nebo provozní hmotnost vyšší než 25 kg a konstrukční rychlost vyšší než 14 km/h, zahrnuje také přípojná vozidla a některé mopedy, pokud splňují výše uvedené parametry.

Tato definice nově zahrnuje i elektrické koloběžky, segwaye, zahradní traktory a další dopravní prostředky, které dříve nebyly povinnému ručení podrobeny. Výjimku tvoří pouze invalidní vozíky užívané výlučně osobou s tělesným postižením.

Rozšíření definice vozidla reflektuje technologický vývoj a nové formy mobility, které se běžně vyskytují v městském provozu. Provozovatel vozidla je odpovědný za sjednání povinného ručení i u nově zahrnutých vozidel, které tuto povinnost splňují. Je na každém provozovateli vozidla, aby tuto povinnost splnil.

Přesné znění zákona

Povinnost pojištění odpovědnosti dle Zákon č. 30/2024 Sb. § 2

Vozidlo a jeho provoz

(1) Vozidlem se pro účely tohoto zákona rozumí

a) motorové vozidlo určené k pohybu po zemi, s výjimkou kolejového vozidla, poháněné výhradně mechanickým pohonem,

1. jehož maximální konstrukční rychlost je vyšší než 25 km.h-1, nebo

2. jehož provozní hmotnost je vyšší než 25 kg a maximální konstrukční rychlost vyšší než 14 km.h-1,

b) přípojné vozidlo určené k užití s vozidlem podle písmene a).

(2) Za vozidlo poháněné výhradně mechanickým pohonem se považuje i vozidlo kategorie moped podle přímo použitelného předpisu Evropské unie²⁾ splňující podmínku podle odstavce 1 písm. a), s výjimkou mopedu vybaveného pomocným pohonem, jehož hlavním účelem je pomoc při šlapání.

(3) Za vozidlo se pro účely tohoto zákona nepovažuje vozík pro invalidy užívaný výlučně osobou s tělesným postižením.

(4) Provozem vozidla se pro účely pojištění odpovědnosti rozumí jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je vozidlo použito, a na to, zda vozidlo stojí nebo je v pohybu. Není-li zřejmé, v jaké funkci bylo vozidlo v době vzniku škodné události použito, má se za to, že bylo použito jako dopravní prostředek. (Zákon č. 30/2024 Sb. § 2)

Znění zákona zahrnuje nejen klasická motorová vozidla, ale nově i elektrické koloběžky, segwaye, jednokolky, dvojkolky, trojkolky, zahradní traktory, golfové vozíky, elektrické skateboardy, mopedy, pokud nejsou vybaveny pomocným pohonem určeným výhradně k asistenci při šlapání.

Naopak elektrokola a invalidní vozíky užívané výlučně osobou s tělesným postižením jsou z povinnosti pojištění výslovně vyňaty. Protože některá z nově zahrnutých vozidel nepodléhají registraci a nemají registrační značku, zákon umožňuje jejich identifikaci pomocí výrobního nebo jiného identifikačního čísla, které se uvádí v pojistné smlouvě.

Rozšíření okruhu vozidel:

- zvyšuje právní ochranu poškozených při nehodách s alternativními dopravními prostředky,
- zavádí rovné podmínky pro všechny provozovatele motorových vozidel bez ohledu na jejich typ,
- motivuje provozovatele k odpovědnému chování a sjednání pojištění i u vozidel, která dříve nebyla regulována.

Tato změna má zásadní dopad na městskou mobilitu, mikro mobilitu a pojišťovací trh, který musel reagovat vytvořením nových produktů a tarifů pro široké spektrum vozidel.

Případné škody a újmy způsobené dopravními prostředky, pro které není sjednání povinného ručení povinné dle zákona č. 30/2024 Sb., jsou pojištěny v rámci platného pojištění odpovědnosti v běžném občanském životě v rámci běžných rekreačních aktivit a dodržení pravidel silničního provozu apod. Je možné hradit případné pojistné události z tohoto druhu pojištění, ale pouze v případě, že se jedná o neúmyslné škody a je dodržena platná legislativa.

Jedná se o

- Koloběžka bez mechanického pohonu
- Kolo bez mechanického pohonu
- Elektrokolo do max. rychlosti 25 km/h, nominální výkon motoru není vyšší než 250 W a motor se aktivuje pouze při šlapání
- Elektrokoloběžka s váhou pod 25 kg a s konstrukční rychlostí pod 25 km/h
- Jednokolka, dvoukolka, trojkolka s váhou pod 25 kg a s konstrukční rychlostí pod 25 km/h

- Board (skateboard, longboard, hoverboard) s váhou pod 25 kg a s konstrukční rychlostí pod 25 km/h

2.3.2. Změna subjektu odpovědného za pojištění

Další zásadní změnou, kterou přináší zákon č. 30/2024 Sb., je přenesení odpovědnosti za sjednání povinného ručení z vlastníka vozidla na jeho provozovatele. Podle zákona č. 168/1999 Sb. byl za sjednání pojištění odpovědný vlastník vozidla, bez ohledu na to, kdo vozidlo fakticky užíval. To vedlo k řadě praktických problémů, zejména v případech, kdy vozidlo bylo provozováno jinou osobou (např. leasing, firemní vozidla, rodinné užívání).

Zákon č. 30/2024 Sb. stanovuje, že: odpovědnost za pojištění nese provozovatel vozidla, tedy osoba, která vozidlo fakticky užívá a je zapsána jako provozovatel v registru vozidel, provozovatel je povinen zajistit pojištění po celou dobu registrace vozidla nebo po dobu, kdy je vozidlo schopné provozu v případě porušení této povinnosti mu hrozí pokuta až 50 000 Kč, příspěvek do Garančního fondu ČKP, a vyřazení vozidla z provozu.

Tato změna přináší větší transparentnost a spravedlnost, protože odpovědnost nese ten, kdo vozidlo skutečně provozuje. Zároveň umožňuje snazší dohledání odpovědné osoby v případě škodné události a zjednodušuje správní řízení.

Přesné znění zákona:

Povinnost pojištění odpovědnosti dle Zákona č. 30/2024 Sb § 6

(1) Provozovatel tuzemského vozidla s výjimkou provozovatele vozidla vyňatého z pojištění odpovědnosti a toho, kdo převzal vozidlo do opravy, zajistí, aby nebezpečí vzniku povinnosti nahradit újmu vzniklou provozem tohoto vozidla bylo kryto pojištěním odpovědnosti po

a) dobu registrace vozidla, jde-li o vozidlo, které podléhá registraci silničních vozidel (dále jen „registrované vozidlo“), nebo

b) dobu, po kterou je vozidlo schopné provozu, nejde-li o registrované vozidlo.

(2) Má se za to, že provozovatelem registrovaného vozidla je ten, kdo je provozovatelem tohoto vozidla podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. (Zákon č. 30/2024 Sb § 6)

2.3.3. Zvýšení minimálních limitů pojistného plnění

Od 1. října 2024 platí, že minimální limit pojistného plnění za újmu na zdraví nebo usmrcení činí 50 milionů Kč na každého poškozeného a minimální limit za škodu na majetku činí 50 milionů Kč bez ohledu na počet poškozených. Tato změna má dopad na rozsah pojistné ochrany poškozených osob a zároveň ovlivňuje pojišťovny i pojistníky.

Limit 50 milionů Kč u povinného ručení se plní jako maximální částka, kterou pojišťovna vyplatí poškozenému v případě škody způsobené provozem vozidla. Tento limit je rozdělen na dvě části

50 milionů Kč na újmy na zdraví nebo životě – zahrnuje náklady na léčbu, bolestné, odškodnění za trvalé následky, náhradu pro pozůstalé apod. na každého poškozeného

50 milionů Kč na škody na majetku a ušlý zisk – zahrnuje opravy vozidel, infrastruktury, náhradu za zničené zboží, výpadek příjmů apod. bez ohledu na počet poškozených

Tímto krokem se česká právní úprava přiblížila evropským standardům a posílila ochranu poškozených, zejména v případech vážných dopravních nehod s vysokými škodami. Zákon stanovuje, že změna limitů se automaticky promítá do všech pojistných smluv, a to bez nutnosti zásahu ze strany klienta. Pojišťovny provedly úpravu buď k výročí pojistné smlouvy, nebo k datu účinnosti zákona. Klient nemusí podnikat žádné kroky, protože pojišťovny smlouvy nepřeprocovávají. Změna se týká pouze výše limitů, nikoli ostatních podmínek.

Se změnou limitů u povinného ručení souvisí i změna, kdy nově povinné ručení nyní kryje škody na majetku a ušlý zisk osobám žijícím ve společné domácnosti s viníkem nehody.

Přesné znění Zákona č. 30/2024 Sb § 14

Minimální limit pojistného plnění při újmě na zdraví nebo vzniklé usmrcením

(1) Limit pojistného plnění při újmě podle § 17 odst. 2 písm. a) musí odpovídat nejméně 50000000 Kč na každého poškozeného, včetně náhrady nákladů podle odstavce 2.

(2) V rámci limitu podle odstavce 1 se hradí náklady vynaložené na zdravotní služby hrazené podle § 18 písm. a), další regresní náhrady podle § 18 písm. b) a d) a náklady zásahu Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „hasičský záchranný sbor“) a jednotky sboru dobrovolných hasičů obce podle § 18 písm. c), jde-li o zásah v souvislosti se škodnou událostí, v jejímž důsledku došlo k újmě na zdraví nebo k usmrcení. (Zákon č. 30/2024 Sb § 14)

2.3.4. Zavedení pojištění motorsportu

Zákon č. 30/2024 Sb. přináší zcela novou právní úpravu v oblasti pojištění vozidel účastnících se organizovaných motoristických závodů a soutěží, tzv. pojištění motorsportu. Tato úprava reaguje na potřebu jasného vymezení odpovědnosti za škody vzniklé při sportovních událostech, které se konají mimo běžný silniční provoz. Povinnost sjednat pojištění motorsportu platí od 1. dubna 2024.

Přesné znění Zákona č. 30/2024 Sb § 8

Zvláštní ustanovení pro motorsport

(1) Pořadatel motorsportu zajistí, aby nebezpečí vzniku povinnosti nahradit újmu vzniklou provozem vozidel při motorsportu bylo kryto pojištěním motorsportu s minimálními limity pojistného plnění podle § 14 a 15 tak, aby toto pojištění krylo i škodné události vzniklé po dobu přípravy motorsportu včetně školení, testování a předvádění.

(2) Z pojištění motorsportu lze vyloučit újmy podle § 22 písm. a) až g) a škody vzniklé při motorsportu na majetku závodící nebo soutěžící osoby nebo pořadatele motorsportu.

(3) Pojistitel má za podmínek stanovených občanským zákoníkem právo pojištění motorsportu vypovědět a právo odstoupit od pojistné smlouvy o pojištění motorsportu.

(4) Poškozený má právo na pojistné plnění z pojištění motorsportu vůči pojistiteli.

(5) Za újmu vzniklou provozem vozidla při jeho účasti na motorsportu v době, kdy nebyla splněna povinnost pojištění odpovědnosti nebo povinnost pojištění motorsportu, s výjimkou újmy podle odstavce 2, se poskytuje plnění z garančního fondu. (Zákon č. 30/2024 Sb § 8)

Pokud pořadatel závodu pojištění nezajistí, plnění poskytne Česká kancelář pojistitelů (ČKP) z garančního fondu, přičemž má následně právo na náhradu vůči pořadateli. Zavedení pojištění motorsportu přináší větší právní jistotu pro účastníky závodů, jasné vymezení odpovědnosti pořadatelů a možnost efektivního řešení škodných událostí, které se odehrávají mimo běžný provoz a mimo rámec klasického povinného ručení. Tato novinka je významná zejména pro automobilové kluby, sportovní organizace, pořadatele rallye, motokrosu, okruhových závodů a dalších motoristických akcí, které se konají na uzavřených tratích. Zároveň zavádí zavedení pojištění motorsportu pro závodní vozidla a zpřesnění výjimek z povinného pojištění, např. pro vozidla provozovaná výhradně v uzavřených prostorách.

2.3.5. Zelená(bílá) karta

Zelenou kartou se rozumí mezinárodní osvědčení osvědčující skutečnost, že k vozidlu uvedenému v tomto osvědčení bylo sjednáno pojištění odpovědnosti nebo že za povinnost nahradit újmu vzniklou provozem tohoto vozidla ručí příslušná národní kancelář pojistitelů.

Zelená karta není nutná v ČR – policie ověří pojištění online v databázi ČKP. Od 2025 bude elektronická zelená karta uznávaná i v EU. Jednou z nejviditelnějších změn pro klienty, kterou přinesl zákon, je zrušení povinnosti mít u sebe zelenou kartu při jízdě na území České republiky.

Tato změna je součástí širší digitalizace systému povinného ručení a přechodu na online evidenci pojištění. Změna platila od 1. října 2024 a není nutné mít u sebe zelenou kartu, ani v papírové, ani v elektronické podobě. Policie ČR ověřuje platnost pojištění elektronicky prostřednictvím systému České kanceláře pojistitelů (ČKP), kontrola může probíhat i bez zastavení vozidla, např. pomocí kamerových systémů nebo při běžné silniční

kontrole Tato změna přináší větší pohodlí pro řidiče, snižuje administrativní zátěž a eliminuje riziko pokuty za zapomenutý dokument.

Zelená karta však zůstává potřebná pro cesty do zahraničí a do konce roku 2024 byla povinnost mít ji ve vytištěné podobě. Od 1. ledna 2025 postačuje digitální verze (např. PDF v mobilu), pokud ji daná země akceptuje. Řidiči by si měli ověřit požadavky konkrétního státu před cestou, aby předešli komplikacím při nehodě nebo kontrole.

Přesné znění Zákona č. 30/2024 Sb § 5

Zelená karta

(1) Zelenou kartou se pro účely tohoto zákona rozumí mezinárodní osvědčení osvědčující skutečnost, že k vozidlu uvedenému v tomto osvědčení bylo sjednáno pojištění odpovědnosti nebo že za povinnost nahradit újmu vzniklou provozem tohoto vozidla ručí příslušná národní kancelář pojistitelů.

(2) Zelenou kartu vydá na žádost

a) pojistníka pojistitel, jde-li o pojištění odpovědnosti týkající se provozu tuzemského vozidla,

b) provozovatele vozidla Ministerstvo vnitra k vozidlu vyňatému z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. a) nebo b), § 7 odst. 1 písm. c) bodu 1 nebo § 7 odst. 1 písm. d), nebo

c) provozovatele vozidla Ministerstvo obrany k vozidlu vyňatému z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. c) bodu 2.

(3) Zelenou kartu vydá Kancelář pojistníkovi bezprostředně po sjednání pojištění odpovědnosti týkajícího se provozu cizozemského vozidla (dále jen „hraniční pojištění“). (Zákon č. 30/2024 Sb § 5)

2.3.6. Možnost vyřazení vozidla z provozu již po 30 dnech nepojištění

Nově je možné vyřadit vozidlo z provozu již po 30 dnech nepojištění, a to automaticky, bez předchozí výzvy správního orgánu. S ohledem na propojení databází pojišťoven, České kanceláře pojistitelů (ČKP) a registru vozidel správní orgány (obce s rozšířenou

působností) automaticky zjistí, že vozidlo není pojištěno. Pokud vozidlo není pojištěno déle než 30 po sobě jdoucích dní, může být vyřazeno z provozu jako první úkon správního řízení. Provozovatel je následně vyzván k odevzdání osvědčení o registraci vozidla (ORV) a registračních značek (RZ).

Po doručení rozhodnutí běží 15denní lhůta pro odvolání. Pokud provozovatel nekoná (nepojistí vozidlo, neodvolá se), rozhodnutí nabývá právní moci a vozidlo je vyřazeno z provozu. Pokud nejsou ORV a RZ odevzdány, je zahájeno řízení o přestupku, za který hrozí pokuta až 50 000 Kč.

Bohužel k vyřazení může dojít i v případě, kdy pojištění existuje, ale není správně evidováno v systému ČKP (důvodem může být chybný nebo neúplný údaj v pojistné smlouvě, např. chybné VIN, SPZ). ČKP v takovém případě kontaktuje pojistníka e-mailem nebo SMS, aby předešla sankcím. Tato úprava výrazně zvyšuje tlak na provozovatele vozidel, aby včas sjednali a uhradili pojištění, kontrolovali správnost údajů v pojistné smlouvě a reagovali na výzvy ČKP nebo správních orgánů. Zároveň se tím zefektivňuje dohled nad plněním povinnosti pojištění a snižuje počet nepojištěných vozidel v provozu, což přispívá k větší ochraně poškozených.

Přesné znění Zákona č. 30/2024 Sb § 46

Výzva k zaplacení příspěvku za dobu bez pojištění odpovědnosti

(1) Zjistí-li Kancelář porušení povinnosti podle § 6 odst. 1, písemně vyzve provozovatele tuzemského vozidla k zaplacení příspěvku za dobu bez pojištění odpovědnosti.

(2) Výzva obsahuje popis důvodů vzniku práva na příspěvek, vyčíslení výše příspěvku a nákladů Kanceláře, lhůtu ke splnění povinnosti zaplatit příspěvek v délce nejméně 30 dní ode dne dojití výzvy, poučení provozovatele tuzemského vozidla o jeho právech a povinnostech včetně možnosti doložit Kanceláři okolnosti vylučující vznik práva na příspěvek. (Zákon č. 30/2024 Sb § 46)

2.3.7. Digitalizace pojištění

Zákon přináší zásadní posun směrem k digitalizaci systému povinného ručení, která má za cíl zjednodušit administrativní procesy, zvýšit efektivitu kontroly a posílit právní jistotu všech účastníků silničního provozu. Platnost pojištění je vázána na okamžik připsání platby.

Nově platí, že:

- pojištění vzniká až zaplacením pojistného, nikoli pouhým uzavřením smlouvy,
- pojišťovny vyžadují okamžitou úhradu při sjednání, např. přes QR kód nebo platební bránu,
- pokud není pojistné uhrazeno včas, smlouva zaniká a je nutné ji sjednat znovu
- Pro specifické druhy pojištění např. flotilové pojištění, kdy je sjednána rámcová smlouva má odlišné podmínky a je možné se domluvit na fakturaci pojištění např. jednou měsíčně.

Digitalizace se promítá i do procesu registrace:

- údaje o pojištění musí být aktuální, jinak nelze vozidlo zaregistrovat,
- pojišťovny mají povinnost informovat ČKP v reálném čase o vzniku, změně nebo zániku pojištění,
- po 30 dnech nepojištění může být vozidlo automaticky vyřazeno z provozu

Výhody digitalizace:

Zjednodušení administrativy – méně papírových dokladů, rychlejší procesy.

Zvýšení transparentnosti – kontrolní orgány mají okamžitý přístup k informacím.

Lepší ochrana poškozených – pojištění je platné jen při skutečné úhradě.

Efektivnější dohled – propojení databází umožňuje rychlé odhalení nepojištěných vozidel.

Přesné znění Zákona č. 30/2024 Sb Hlava V §38 až 42 Evidence pojištění odpovědnosti

(1) Pojistitel poskytuje Kanceláři údaje o vzniku, době přerušení, změně a zániku pojištění odpovědnosti.

(2) Kancelář poskytuje údaje podle odstavce 1 týkající se registrovaných vozidel Ministerstvu dopravy.

(3) Ministerstvo dopravy poskytuje Kanceláři jím vedené údaje o vozidlech, jejich vlastnících a provozovatelích včetně osobních údajů a o evidenčních změnách.

(4) Pojistitel poskytuje Kanceláři údaje o škodných a pojistných událostech včetně osobních údajů.

(5) Kancelář zpracovává údaje podle odstavce 4 pro účely vedení statistik podle tohoto zákona nebo zákona upravujícího pojišťovnictví a pro předcházení vzniku škodných událostí v provozu na pozemních komunikacích a pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel.

(6) Rozsah poskytování údajů podle odstavců 1, 3 a 4 stanoví Ministerstvo financí vyhláškou.

§ 39

Údaje vedené Kanceláři týkající se pojištění odpovědnosti, vozidel a jejich vlastníků nebo provozovatelů zpracovává Kancelář pro plnění povinností podle tohoto zákona a poskytuje je pojistitelům, orgánům příslušným k zápisu údajů a jejich změn v registru silničních vozidel, orgánům příslušným k projednání přestupku podle tohoto zákona nebo orgánům příslušným k projednání jednání, které má znaky přestupku podle tohoto zákona.

§ 40

(1) Údaje podle § 38 odst. 1 až 4, § 39 a § 44 odst. 1 se poskytují elektronicky způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup.

(2) Údaje podle § 38 odst. 1 a 3 a § 44 odst. 1 se poskytují v reálném čase.

(3) Údaje podle § 38 odst. 2 a 4 a § 39 se poskytují bez zbytečného odkladu.

§ 41

Kancelář zpracovává osobní údaje o fyzických osobách včetně rodných čísel. Tyto údaje lze zpracovávat, jen pokud je to nezbytné pro plnění úkolů stanovených Kanceláři tímto nebo jiným zákonem, a to i k jinému účelu, než pro který byly původně shromážděny.

Informační středisko Kanceláře

(1) Kancelář zjišťuje a uchovává údaje o

a) státních poznávacích značkách tuzemských vozidel a identifikačních číslech vozidel (VIN),

b) číslech pojistných smluv týkajících se pojištění odpovědnosti tuzemských vozidel, dnech vzniku a zániku pojištění odpovědnosti,

c) číslech zelených karet a číslech pojistných smluv týkajících se hraničního pojištění,

d) pojistitelích a jimi ustanovených škodních zástupcích podle § 34,

e) škodních zástupcích podle § 35 a 36 a

f) vozidlech odeslaných z České republiky do jiného členského státu a vozidlech odeslaných z jiného členského státu do České republiky.

(2) Údaje podle odstavce 1 písm. a) zjišťuje Kancelář prostřednictvím Ministerstva dopravy. Údaje podle odstavce 1 písm. a) týkající se vozidel vyňatých z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. a) nebo d) shromažďuje Ministerstvo vnitra. Informace týkající se vozidel vyňatých z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. b) nebo c) Kancelář neshromažďuje.

(3) Ministerstvo vnitra oznámí Kanceláři v případě újmy způsobené provozem vozidla vyňatého z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. a) nebo b), § 7 odst. 1 písm. c) bodu 1 nebo § 7 odst. 1 písm. d), že poskytne plnění za tuto újmu, a to bez zbytečného odkladu. To platí obdobně pro Ministerstvo obrany v případě újmy způsobené provozem vozidla vyňatého z pojištění odpovědnosti podle § 7 odst. 1 písm. c) bodu 2.

(4) Informace týkající se vozidel s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě a vozidel odeslaných z jednoho členského státu do jiného členského státu a informace o škodních zástupcích podle § 36 zjišťuje Kancelář prostřednictvím informačních středisek těchto členských států. Kancelář spolupracuje s informačními středisky

jiných členských států s cílem zajistit dostupnost nezbytných informací o odeslaných vozidlech.

(5) Informace podle odstavců 1 až 3 musí být uchovávány tak, aby poškozený mohl od Kanceláře do 7 let ode dne vzniku škodné události získat vždy informace o

a) obchodní firmě a adrese sídla pojistitele, který sjednal pojištění odpovědnosti týkající se provozu vozidla, jehož provozem vznikla poškozenému újma,

b) číse pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti a dni vzniku a zániku pojištění odpovědnosti,

c) škodním zástupci,

d) vlastníkovi a provozovateli vozidla v době vzniku škodné události a

e) osobě nebo orgánu veřejné moci, na které se má poškozený obracet v případě, že újma vznikla provozem vozidla vyňatého z pojištění odpovědnosti. (Zákon č. 30/2024 Sb Hlava V §38 až 42 Evidence pojištění odpovědnosti)

2.3.8. Sankce za nepojištěné vozidlo

Zpřísnění sankcí za provozování vozidla bez platného pojištění odpovědnosti, které přinesl nový zákon č. 30/2024 Sb., účinný od 1. dubna 2024, představuje zásadní změnu v přístupu k odpovědnosti za pojištění vozidel v České republice. Cílem těchto opatření je zvýšit počet pojištěných vozidel v provozu, ochránit poškozené osoby a zefektivnit dohled nad plněním zákonné povinnosti.

Provozovatel vozidla, který nesplní povinnost sjednat pojištění odpovědnosti, se vystavuje riziku

- pokuty až do výše 50 000 Kč ve správním řízení,
- příkazem na místě může být uložena pokuta do 5 000 Kč,

v případě opakovaného nebo dlouhodobého porušení může být zahájeno řízení o přestupku s vyššími sankcemi

Zpřísnění sankcí za provozování vozidla bez platného pojištění odpovědnosti, které přinesl nový zákon č. 30/2024 Sb., účinný od 1. dubna 2024, představuje zásadní změnu v přístupu k odpovědnosti za pojištění vozidel v České republice. Cílem těchto opatření je zvýšit počet pojištěných vozidel v provozu, ochránit poškozené osoby a zefektivnit dohled nad plněním zákonné povinnosti.

Tato legislativní úprava reflektuje moderní přístup k odpovědnosti v silničním provozu a klade důraz na to, aby za pojištění odpovídal ten, kdo vozidlo skutečně používá. Zároveň se tím zjednodušuje dohled a vymáhání povinností díky digitalizaci a propojení databází pojišťoven, Policie ČR a České kanceláře pojistitelů.

Povinnost mít pojištění povinného ručení je nejen po dobu registrace vozidla, ale také po dobu, po kterou je neregistrované vozidlo schopné provozu. Zabránění provozu nepojištěného vozidla musí být podle zákona provedeno umístěním vozidla mimo veřejně přístupné místo a provedením opatření, které znemožňuje jízdu a uvedení motoru do chodu, například odpojením baterie, přívodu paliva nebo demontáží kol. Žádné neregistrované vozidlo (bez registrační značky) nelze pojistit havarijně.

U neregistrovaných vozidel se pro zabránění provozu bez pojištění vyžaduje jejich umístění mimo veřejná místa a provedení opatření, které znemožní jízdu (např. odpojení baterie) – mělo by ubýt vraků na ulici.

2.3.9. Garanční fond ČKP

Česká kancelář pojistitelů (ČKP) spravuje Garanční fond. Garanční fond je speciální fond určený k úhradě škod způsobených provozem nepojištěných nebo nezjištěných vozidel, tedy v případech, kdy není možné škodu uplatnit u žádné pojišťovny. Provozovatel (dříve platili společně vlastník i provozovatel) nepojištěného vozidla je povinen hradit příspěvek do fondu za každý den nepojištění. Výše příspěvku se odvíjí od typu vozidla a objemu motoru. Sazby příspěvku stanovuje od 1.4.2024 vyhláška Ministerstva financí č. 69/2024 Sb. (Do tohoto data byly sazby stanoveny vyhláškou Ministerstva financí č. 205/1999 Sb.) Uvedené vyhlášky také stanoví, že výše paušálních nákladů spojených s mimosoudním uplatněním práva na příspěvek, na které má ČKP spolu s příspěvkem nárok, činí 300 Kč.

Přehled denních sazeb příspěvků za dobu bez pojištění odpovědnosti. Uvádím pro dokreslení výše příspěvku, aktuální přehled je umístěný na [Denní sazby příspěvku.pdf](#)

Druh vozidla	denní sazba v Kč
osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru nepřesahující 1000 cm	30
osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru přesahující 1000 cm ³ a nepřesahující 1350 cm ³	35
osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru přesahující 1350 cm ³ a nepřesahující 1850 cm ³	47
osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru přesahující 1850 cm ³ a nepřesahující 2500 cm ³	65
osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru přesahující 2500 cm ³	93

Denní sazby příspěvků 1

Zdroj: vyhláška ministerstva financí

Pokud nepojištěné vozidlo způsobí škodu, ČKP ji uhradí z Garančního fondu a následně vymáhá částku po provozovateli, až do výše 300 000 Kč, v případě neuhrazení může být pohledávka předána k vymáhání, včetně exekuce. Garanční fond hradí i škody nezjištěnými vozidly nebo řidiči (např. při újmě na zdraví), cizozemskými vozidly, pokud není možné uplatnit škodu u jejich pojišťovny. V některých případech i při úpadku pojišťovny.

2.4. Změny, které se dotýkají pojistitelů

2.4.1. Zvýšené limity → vyšší náklady pro pojišťovny

Pojišťovny musí kalkulovat s vyššími výplatami, což může vést ke zdražení pojistek, zejména u rizikových skupin.

2.4.2. Rozšíření povinnosti → nové segmenty trhu

Pojištění pro elektrokoloběžky, pracovní stroje apod. musí být nové produktové linie a vyžaduje úpravu tarifních modelů. Zároveň je nutná úprava systémů pro sjednání pojištění a rozšíření SW pojistitelů, kteří musí upravit své produkty a procesy pro širší spektrum klientů.

2.4.3. Digitalizace → tlak na IT infrastrukturu

Pojišťovny musí zajistit online přenos dat do ČKP v reálném čase.
Leasingové společnosti musí zajistit online přenos dat na pojišťovny.

2.5. Změny, které se dotýkají dalších subjektů

2.5.1. Změna odpovědnosti → nové procesy ve vztazích

Leasingové společnosti, fleetoví operátoři a firmy musí upravit interní procesy, aby odpovědnost za zavření pojištění byla správně přenesena na provozovatele.

2.6. Flotilové pojištění

S ohledem na odlišnosti sjednávání pojištění přes leasingové společnosti je obsahem tohoto bodu specifikace flotilového pojištění. V rámci posouzení rozdílů nového zákona je nutné mít na zřeteli odchylnosti tohoto druhu pojištění, a i v analýzách se na tento druh pojištění zaměřit.

Flotilové pojištění je specifický druh pojištění určený pro subjekty, které vlastní, financují, nebo provozují více vozidel. Na rozdíl od individuálního pojištění, kde je každé vozidlo pojištěno samostatně, flotilové pojištění sjednocuje všechna vozidla pod jednu pojistnou smlouvu, zjednodušuje administrativu. Leasingová společnost má sjednanou flotilovou smlouvu (rámcovou smlouvu), kde je vedena, jako pojistník. Klient je v postavení pojištěného. Na tuto skutečnost je nutné vždy při zařazení klienta do pojištění upozornit a zároveň s tím mu sdělit veškeré informace o tomto druhu pojištění a upozornit jej na rozdíly oproti individuálnímu pojištění. Tento model výrazně zjednodušuje administrativu, umožňuje lepší vyjednání pojistných podmínek a snižuje náklady. Leasingové společnosti musí zajistit, aby klienti byli řádně informováni o podmínkách pojištění, včetně způsobu výpočtu pojistného, rozsahu krytí a právních důsledků.

U flotilového pojištění, dochází s ohledem na ZPOV k zásadním změnám pro leasingové společnosti, a to zejména s ohledem na digitalizaci procesu sjednání pojištění.

3. Praktická část

Praktická část této práce je zaměřena na zjištění změn v rámci nového a původního zákona. Jak probíhalo aplikování změn do fungování SW všech zúčastněných subjektů, tiskových výstupů a procesů, které byly součástí sjednání pojištění.

3.1. Analýza změn na trhu v procesu sjednávání u leasingových společností

Před samotnou implementací zákona č. 30/2024 Sb. do leasingových společností bylo nezbytné provést komplexní právní a praktickou analýzu stávajících systémů, smluvních dokumentů a zároveň posoudit dopady navrhovaných změn na jednotlivé procesy. Analýza se týkala současného portfolia, a i procesu nově sjednávaných smluv.

Cílem analýzy bylo:

- Identifikovat rozdíly oproti původní právní úpravě (zákon č. 168/1999 Sb.).
- Vyhodnotit dopady navrhovaných změn na smluvní dokumentaci
- Vyhodnotit dopady navrhovaných změn na aplikace leasingové společnosti
- Vyhodnotit dopady navrhovaných změn na proces sjednání pojištění
- Vyhodnotit dopady navrhovaných změn s ohledem na současný kmen a nové smlouvy
- Navrhovaná opatření pro hladkou implementaci nového zákona
- Zajištění online sjednání pojištění, a to ve všech fázích současného procesu – sjednání pojištění, změny, ukončení
- Procesů, které se dotýkají klienta – online sjednání a informování o vzniku pojištění

3.1.1. Porovnání změn v rámci zákonů

Oblast	Zákon č. 168/1999 Sb.	Zákon č. 30/2024 Sb.
Digitalizace	Neupraveno	Online hlášení
Definice vozidla, Rozšíření okruhu vozidel	Motorová vozidla určená k provozu na pozemních komunikacích, Omezeno na registrovaná motorová vozidla	Motorová vozidla s rychlostí >25 km/h nebo hmotností >25 kg a rychlostí >14 km/h (včetně elektrokoloběžek, segwayů apod.), Zahrnuje i vozidla bez SPZ, pokud splňují technické parametry
Minimální limity pojistného plnění	35 mil. Kč za újmu na zdraví, 35 mil. Kč za škodu na majetku	50 mil. Kč za újmu na zdraví, 50 mil. Kč za škodu na majetku
Zelená karta	Povinná při kontrole vozidla	Zrušena – kontrola elektronicky přes ČKP
Pojištění motorsportu	Neupraveno	Povinné pojištění pro závody a soutěže, sjednává pořadatel
Sankce za nepojištění	Pokuta, příspěvek do Garančního fondu	Pokuta až 50 000 Kč, příspěvek do fondu, automatické vyřazení vozidla po 30 dnech nepojištění
Leasingová vozidla	Povinnost pojištění má vlastník vozidla	Povinnost má klient (provozovatel) vozidla

Porovnání změn v rámci zákonů 1

Zdroj: autor

V dalších kapitolách se budu detailně věnovat výše uvedeným rozdílům z hlediska leasingového/flotilového sjednávání pojištění a z hlediska retailového pojištění.

3.2. Flotilové pojištění

3.2.1. Digitalizace

Zásadní bod, který vyplynul z analýzy byla digitalizace systému povinného ručení, která vstoupila v účinnost 1. října 2024. Bez provedené digitalizace by leasingové společnosti nemohli nabízet pojištění odpovědnosti s ohledem na nutnost online hlášení pojištění. Ukončení pojištění a změny by se i nadále dali realizovat původním systémem, tj. hlášením přes datové věty. Tento systém by byl, ale velmi nepraktický, a to s ohledem na udržování dvojí agendy – online systému a systému datových vět. Další část problému spočívala i v opakovaných nákladech, kdy při nenahlášení ukončení online, ale zpětně, by leasingová společnost platila náklady za tyto dny navíc. Z analýzy vyplynulo, že je nutná kompletní digitalizace.

Navíc se ukázala skutečnost, že i když ZPOV výslovně mluví pouze o digitalizaci povinného ručení, bylo nutné digitalizovat kompletní pojištění (havarijní pojištění, pojištění GAP a doplňkové pojištění). Důvod provedení digitalizace i u dalších druhů pojištění spočívala ve složitosti technického řešení, a i pojistitelů deklarovali, že původní možnosti sjednávání pojištění, které nejsou digitální formou ukončí a nelze již touto cestou sjednávat pojištění. Dalším důvodem byl, že v případě pojistné události mohl klient mít na ČKP a u pojistitele povinné ručení, ale ostatní druhy pojištění ještě systémově nemusely být aktivní a nastala situace by byla velmi matoucí pro klienta. V případě čerpání asistenčních služeb mohlo docházet ke snížení rozsahu do doby, než pojistitel bude mít v systému všechny druhy pojištění.

Leasingové společnosti řešily dvě varianty řešení.

- Napojení SW leasingové společnosti na všechny pojistitele
- Napojení SW společnosti na integrátora, který následně zajistí napojení na pojistitele.

Napojení SW leasingové společnosti na všechny pojistitele. Toto řešení se ukázalo velmi komplikované a časově náročné. Řešení znamenalo, že veškeré napojení by se muselo kompletně programovat pro více subjektů, dle jejich specifikace. Zároveň veškeré změny,

kteře se budou provádět v budoucnosti, se také musí řešit vícenásobně. Výhodou řešení napojení přímo na pojistitele spočívalo v rychlosti napojení, protože zde nebyl zapojený další subjekt, který celé řešení zpomaloval a může být i případným zdrojem problémů při nefunkčnosti rozhraní.

Napojení SW společnosti na integrátora, který následně zajistí napojení na pojistitele se ukázalo, jako řešení praktičtější a rychlejší, a proto byl vybrán jeden integrátor, který zajistil napojení na SW pojišťoven ve všech krocích sjednávání. Touto cestou se rozhodl jít kompletně celý leasingový trh, a to vyjma společností, které sjednávají pojištění pouze přes jednoho pojistitele.

3.2.2. Minimální limity pojistného plnění

Navýšení limitů 35 mil. Kč za újmu na zdraví, 35 mil. Kč za škodu na majetku na 50 mil. Kč za újmu na zdraví, 50 mil. Tento bod ukázal, jako velmi rychle řešitelný pro celý leasingový trh. Po domluvě s pojistiteli byly limity u kmene zvýšeny automaticky bez vlivu na pojistné. Leasingové společnosti písemně informovali o navýšení limitů svoje klienty. Pro nové obchody již se tyto limity nenabízely.

3.2.3. Zelená karta

Předávání zelené karty při převzetí vozidla již není povinností, ale minimálně v roce 2024 s ohledem na nutnost mít zelenou kartu fyzicky v zahraničí, jí klienti vyžadovali i nadále. Předávání zelené karty se zachovalo i nadále, a to v elektronické formě. Na vyžádání klienta se zelená karta mohla vytisknout a předat fyzicky. Zelené karty zasílají pojišťovny na pojistníka. Leasingové společnosti dále zelené karty distribuovali na klienty. Zelenou kartu zasílají pojistitelé až po aktivaci pojištění, a proto je obdržení zelené karty informace o skutečnosti, že celý proces nahlášení pojištění proběhl v pořádku a pojištění je platné.

3.2.4. Pojištění motorsportu, motorová vozidla s rychlostí >25 km/h

Pojištění motorsportu se leasingových společností netýká, a proto nebylo potřeba řešit. Nutnost zajistit pojištění pro motorová vozidla s rychlostí >25 km/h nebo hmotností >25 kg a rychlostí >14 km/h (včetně elektrokoloběžek, segwayů apod.). Tento bod se ukázal

pro leasingové společnosti, jako velmi minoritní s ohledem, pojištění těchto vozidel není cílovým segmentem. V případě, že by leasingové společnosti začali financovat i tyto komodity není problém současné řešení, které již funguje rozšířit i o tyto specifické kategorie.

3.2.5. Sankce za nepojištění

Leasingová společnost vozidla financuje, ale provozovatelem vozidla je nájemce (klient). Dle ZPOV je povinný za sjednání pojištění provozovatel a tato skutečnost je uvedena i v podmínkách leasingových společností. Leasingové společnosti nabízejí možnost sjednání pojištění společně s financováním a tím se riziko nepojištěného vozidla minimalizuje. Pojištění začíná společně s financováním při převzetí vozidla klientem. Je zde záruka, že nedojde ke zpoždění pojištění a vozidlo je pojištěné od počátku. V případě, že si klient sjedná pojištění individuálně musí klient tuto skutečnost doložit. Zde bych chtěl upozornit na legislativní nesoulad, zákon č. 56/2001 Sb. stále přenáší některé povinnosti na vlastníka, což vede k nejasnostem a nespravedlivým sankcím.

3.2.6. Leasingová vozidla

Povinnost pojištění měl v původní právní úpravě vlastník vozidla, nyní má provozovatel. Řešením nové legislativní úpravy bylo přidání do smluvní dokumentace s klientem, informaci o tom, kdo je provozovatel vozidla a jaké povinnosti z toho plynou. Klient i nadále může být pojištěn flotilovou (skupinovou) smlouvou a tím je splněna povinnost provozovatele vozidla vozidlo pojistit dle §6 zákona ZPOV. Zároveň si může sjednat pojištění mimo leasingovou společnost.

3.2.7. Tiskové výstupy

Veškeré tiskové výstupy s ohledem na novou legislativu museli leasingové společnosti revidovat. V rámci analýzy bylo potřeba zjistit, které tiskové výstupy dodává pojistitel, a které tiskové výstupy budou v gesci leasingových společností. Pojistitelé v rámci ZPOV

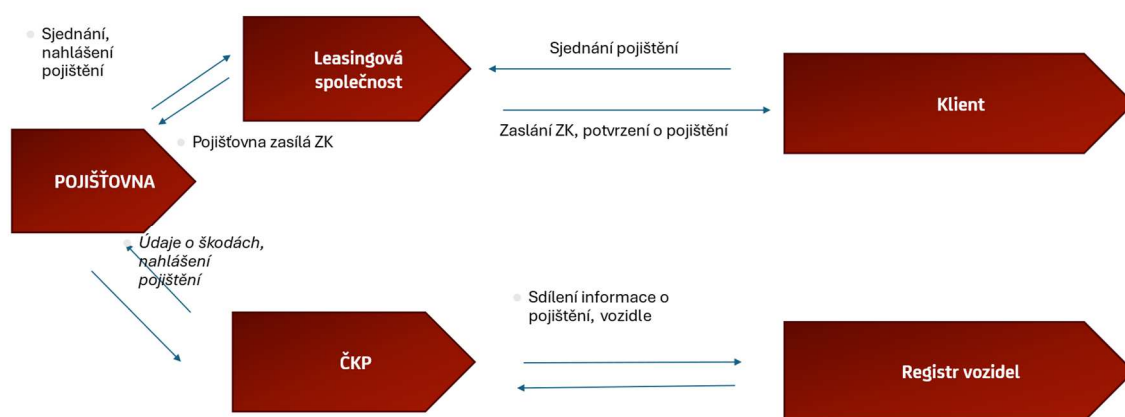
nakonec zasílají pouze šablony zelených karet, ale ostatní tiskové výstupy programovali leasingové společnosti. S pojistiteli bylo nutné si tiskové výstupy odsouhlasit.

4. Realizace změn

4.1. Digitalizace

Digitalizace pojištění pro leasingový trh musela proběhnout v relativně krátkém časovém období. Digitalizace, byla velmi náročná a zahrnovala propojení více samostatných subjektů.

Schéma propojení subjektů



2

Schéma propojení subjektů 1

(ČKP – pojistitelé – integrátor – SW leasingových společností – pojistitelé – integrátor – ČKP).

Obrázek 1 Zdroj: autor

Leasingový trh funguje rozdílněji oproti individuálnímu sjednávání pojištění. Rozdíl je zejména v časové prodlevě mezi nabídkou a počátkem pojištění. Klient si objedná vozidlo a může čekat i několik měsíců, než se vozidlo vyrobí a klient vozidlo převezme. Když klient sjedná smlouvu o financování vozidla sjednává i pojištění vozidla. Je tedy nutné, aby při převzetí vozidla vše proběhlo v pořádku. Pojištění vozidla musí být platné za sjednaných podmínek a mít počátek pojištění při předání vozidla, aby klient mohl bez obav vozidlo používat. Na tuto skutečnost muselo být při realizaci pamatováno. Bylo nutné rozdělit sjednání pojištění do více kroků, a to na samostatný proces nabídky, samostatný proces

sjednání pojištění a poslední krok nahlášení data počátku pojištění a aktivaci pojištění. Tomu musí být přizpůsobeny i doprovodné tiskové výstupy, které se tisknou také v různých fázích pojištění. Po aktivaci pojištění obdrží klient zelenou kartu a pojistku, jako potvrzení o platnosti pojištění

Realizace digitalizace probíhala u leasingových společností v několika krocích. Některé mohli běžet současně, ale bohužel většina na sebe navazovala. V první fázi digitalizace se leasingové společnosti zaměřili na proces sjednávání pojištění a v následných krocích se řešila storna a změny pojištění na běžících smlouvách. Velkým problémem se v rámci realizace ukázalo nalézt řešení pro smlouvy, které byly sjednány před 1.10., ale klient vozidlo převzal, až po tomto datu. Zde bylo nutné vytvořit převodové můstky, které problém řešily.

V rámci digitalizace je nutné posílit i hardware a zajistit dostatečnou kapacitou pro hladké fungování sjednávání online pojištění v jakýkoliv denní čas. Bylo nutné realizovat i několik zátěžových testů pro ověření funkčnosti online sjednání přes všechny zúčastněné strany.

Digitalizace zásadně proměnila způsob sjednávání pojištění u leasingových společností (s výjimkou operativního leasingu), a to zejména zavedením segmentace. V minulosti leasingové společnosti pracovaly s pevnými sazebníky, které byly nastaveny plošně a nerozlišovaly individuální charakteristiky klienta. Havarijní pojištění se kalkulovalo pouze na základě základních parametrů vozidla – jako je značka, model a typ. U povinného ručení se uplatňovalo jednoduché rozlišení podle objemu motoru a druhu vozidla, bez ohledu na konkrétního řidiče či jeho historii.

S příchodem digitalizace a online napojení na kalkulační enginy pojišťoven se však otevřela možnost zasílat mnohem detailnější data. Leasingové společnosti nyní mohou předávat nejen technické údaje o vozidle (např. katalogové karty), ale také informace o klientovi, včetně jeho škodního průběhu. Pojišťovna na základě těchto dat provede individuální kalkulaci pojistného, čímž se výrazně zvyšuje přesnost a relevance nabídky.

Díky tomu se pojištění sjednávané prostřednictvím leasingových společností výrazně přiblížilo retailovému modelu – tedy pojištění šitému na míru konkrétnímu klientovi. Tento přístup umožňuje nejen spravedlivější ocenění rizika, ale také větší transparentnost a flexibilitu v nabídce.

Segmentované pojištění je dnes možné aplikovat na široké spektrum vozidel, včetně nákladních automobilů. Výjimku tvoří pouze strojní pojištění, kde zatím zůstává zachován původní princip výpočtu. Důvodem je technické omezení současných kalkulačních systémů, které zatím neumožňují plnohodnotnou segmentaci v této oblasti.

5. Retailové pojištění

V předcházející kapitole jsem se věnoval změnám, které bylo nutné realizovat v rámci sjednávání pojištění u leasingových společností (flotilového pojištění). Změny u flotilového pojištění vnímám, jako složitější proces z důvodu zapojení více subjektů a propojení více programů. Je zde i odlišný proces sjednání. Většina pojistitelů měla před zavedením ZPOV funkční retailové online kalkulačky, kde bylo možné sjednat pojištění již téměř požadovaným způsobem. Přesto, ale musely provést pojišťovny integrace s online platformami. Kalkulačky musely být převedeny z interních systémů do webových a mobilních aplikací, aby byly dostupné klientům i zprostředkovatelům v reálném čase. Pojistitelé i nadále umožňují tisk zelených karet, preferují, ale posílání zelených karet online.

5.1. Rozdíly u retailového pojištění

Nyní, zde uvedu popis rozdílů, ale dále se detailněji budu zabývat pouze některými body, kde v rámci sjednávání pojištění pro klienty, případně pojistitele jsem identifikoval rozdíly oproti praxi v leasingovém pojištění.

- Digitalizace pojištění
- Definice vozidla, rozšíření okruhu vozidel
- Minimální limity pojistného plnění
- Zelená karta
- Sankce za nepojištěné vozidlo
- Vznik pojištění až zaplacením pojistného
- Sjednání pojištění papírovou formou, tj. podpisem

5.1.1. Digitalizace pojištění

Digitalizace pojištění, která proběhla v roce 2024 u retailového pojištění měla za cíl splnit podmínky ZPOV a proběhla bez velkých problémů. Pojistitelé byli ve svých kalkulačkách připraveni, a to s dostatečným předstihem.

Před spuštěním zákony pojišťovny přistoupili k digitalizaci, která reflektovala regulační požadavky, ale nyní probíhá digitalizace, kdy ve velké míře začínají pojišťovny využívat umělou inteligenci pro likvidaci škod, prediktivní modely a zlepšení zákaznické zkušenosti.

Zároveň pojistitelé spouští online obsluhu klientů, klientské portály, které velmi zlepšují obslužnost klientů. Podle dostupných statistik přes 50 % klientů aktivovalo tyto digitální portály a používají je pro správu svého pojištění.

Používání online aplikací obsahuje mnoho výhod

- Úspora času – sjednání nebo správa pojištění bez návštěvy pobočky
- Přehlednost – klient má kontrolu nad smlouvami, platbami i benefity
- Dostupnost – mobilní aplikace fungují 24/7
- Bezpečnost – komunikace přes zabezpečené portály
- Jednoduchost – dokumenty jsou v aplikaci uloženy a je možné se kdykoliv na dokumenty podívat, a i s časovou známkou. Za mě zde vnímám velkou výhodu v tom, že nemusí mít šanony a vše si evidovat, zde je vše uložené.

Velký posun je v hlášení pojistných událostí. Klient nemusí zdlouhavě čekat na různých zelených nebo modrých linkách a složitě volit různé provolby, ale stačí přes stránky pojišťoven nebo přes svůj klientský portál nahlásit pojistnou událost.

Online hlášení pojistných událostí je dnes dostupné u většiny pojišťoven v ČR a výrazně zjednodušuje celý proces. Existuje i společný web pro hlášení pojistných událostí. Nabízí centrální rozcestník pro hlášení škod u většiny pojišťoven Allianz, ČPP, ČSOB, Direct, Generali, Kooperativa, MetLife, Slavia, Uniqa. Výhodou je jednotné rozhraní a rychlý přístup ke konkrétním formulářům.

Výhody online hlášení pojistných událostí

Rychlost – vyřízení během několika minut

Jednoduchost – vedení klienta krok za krokem

Bezpapírovost – vše elektronicky, včetně fotodokumentace

Dostupnost – 24/7 bez nutnosti návštěvy pobočky

Přehlednost – klient vidí, které dokumenty již doložil, které je potřeba doložit

Veškeré aplikace jsou dostupné na mobilních zařízeních a je možné je používat, tedy skoro kdekoli a kdykoli, kde je možnost datového připojení.

5.1.2. Definice vozidla, rozšíření okruhu vozidel

Nové ustanovení v zákoně vidím, jako jednu z velmi problematických ustanovení zákona. I když nová definice rozšiřuje okruh dopravních prostředků, na které se vztahuje povinnost sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, v praxi se ukazuje, že definice úplně nevyhovuje a dává pochyby co přesně je nutné pojistit a zároveň se, dle statistik ukazuje, že by povinnost pojištění měly mít i další segmenty.

Definice: Podle § 2 zákona č. 30/2024 Sb. se za vozidlo považuje: motorové vozidlo určené k pohybu po zemi, s výjimkou kolejového vozidla, poháněné výhradně mechanickým pohonem, jehož maximální konstrukční rychlost je vyšší než 25 km/h, nebo jehož provozní hmotnost je vyšší než 25 kg a konstrukční rychlost vyšší než 14 km/h, přípojné vozidlo určené k užití s výše uvedeným vozidlem. Tato definice zahrnuje nejen klasická motorová vozidla, ale nově i elektrické koloběžky, segwaye, jedno kolky, dvojkolky, trojkolky, zahradní traktory, golfové vozíky, elektrické skateboardy, mopedy, pokud nejsou vybaveny pomocným pohonem určeným výhradně k asistenci při šlapání. Naopak elektrokola a invalidní vozíky užívané výlučně osobou s tělesným postižením jsou z povinnosti pojištění výslovně vyňaty. Protože některá z nově zahrnutých vozidel nepodléhají registraci a nemají registrační značku, zákon umožňuje jejich identifikaci pomocí výrobního nebo jiného identifikačního čísla, které se uvádí v pojistné smlouvě.

Uvedu několik příkladů:

Pojištění vysokozdvížných vozíků (VZV)

Vysokozdvížné vozíky (VZV) představují specifickou kategorii pracovních strojů, které se běžně používají v uzavřených areálech, halách a skladech. Přestože nejsou určeny pro provoz na veřejných komunikacích, v praxi často dochází k požadavkům klientů na sjednání povinného ručení, zejména z důvodu obav z možných škod způsobených provozem těchto vozíků, a to například při výjezdu před halu, kde provádějí nakládání zboží pro externí firmy.

Podle aktuálního znění zákona č. 30/2024 Sb. se za vozidlo, které podléhá povinnosti pojištění odpovědnosti, považuje motorové vozidlo s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h, nebo vozidlo s provozní hmotností nad 25 kg a konstrukční rychlostí vyšší než 14 km/h¹. VZV, nesplňují tyto parametry, tedy nepodléhají zákonné povinnosti sjednat povinné ručení.

Před účinností ZPOV bylo běžné, že pojišťovny umožňovaly sjednání povinného ručení i pro VZV, které byly takto provozovány. Klienti tak měli tyto vozíky pojištěny, často v rámci širšího pojištění flotily nebo jako individuální smlouvy. V současnosti však pojišťovny přistupují k těmto vozidlům odlišně

Nové VZV pojišťovny odmítají pojistit, pokud nesplňují zákonné parametry (zejména konstrukční rychlost), ale systémy pojišťoven často nevyžadují informaci o konstrukční rychlosti, což umožňuje sjednání pojištění i tam, kde by podle zákona nemělo být nutné.

V případě pojistné události pojišťovna plní, ale následně může přistoupit k výpovědi pojistné smlouvy, čímž vzniká právní i provozní komplikace pro klienta.

Mnozí klienti nejsou dostatečně informováni o tom, že jejich VZV nesplňuje zákonné podmínky pro povinné ručení a v důsledku toho sjednávají pojištění, které není zákonně vyžadováno a spoléhají na krytí, které může být v budoucnu zpochybněno. Vystavují se riziku výpovědi smlouvy po pojistné události.

Nyní je možné sjednat pro tyto VZV pojištění odpovědnosti za škodu v rámci podnikatelského pojištění nebo pojištění provozu. Toto pojištění, ale není plnohodnotnou náhradou povinného ručení.

Obdobný případ se týká i zemědělské techniky.

Pojištění elektrokol

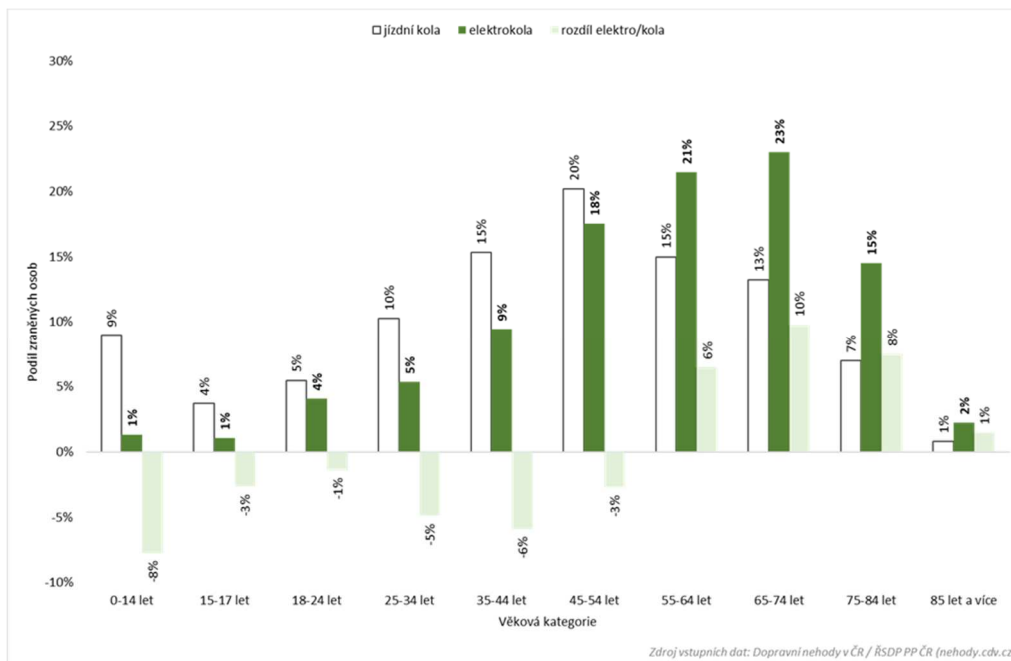
Z dostupných statistik vyplývá velký nárůst pojistných událostí způsobených elektrokoly. Statistika do července 2025 uvádí 511 nehod, je to nárůst o 37 % oproti stejnému období 2024. Počet obětí 5 a počet těžce zraněných 36.

Příčiny nehod:

- Nesprávný způsob jízdy
- Nedání přednosti v jízdě
- Nepřiměřená rychlost
- Jízda pod vlivem alkoholu
- Samonehody (bez účasti jiného účastníka): 52 % případů

Bylo zjištěno, že nehody cyklistů na elektrokolech mají 2,4krát vyšší závažnost než nehody cyklistů na běžných jízdních kolech. Významný podíl nehod je způsoben nepřiměřenou rychlostí a jízdou pod vlivem alkoholu. Starší cyklisté (65+) tvoří podstatnou část zraněných (i smrtelně) cyklistů na elektrokolech.

Obrázek 2 Podíl zraněných osob na jízdních kolech a elektrokolech dle věku v ČR (2023-2024) (<https://nehody.cdv.cz/>, upraveno CDV)



Podíl zraněných osob na jízdním kole 1

Počet elektrických kol stále roste, elektrokola tvoří 30 % všech prodaných kol v ČR. S ohledem na prodeje přes 100 000 kol za rok je tedy prodej elektrokol přes 30 000 ročně. Podle dostupných informací se na českých silnicích v roce 2024 vyskytuje více než čtvrt milionu elektrokol, tedy přes 250 000 kusů. Tento počet zahrnuje elektrokola všech typů – městská, trekingová, horská i skládací – a odráží prudký růst zájmu o bezemisní osobní dopravu.

Elektrokola se stávají běžnou součástí městského i rekreačního provozu. Většina okolních států již povinnost pojištění elektrokol má. V České republice se pojištění odpovědnosti dá sjednat pouze, jako pojištění občanské odpovědnosti, která má omezení ve výši limitů. Produkt pro elektrokola, který by bylo obdobou povinného ručení v současné době pojišťovny nenabízejí. Podle informací od pojistitelů produkt připravují, ale v nabídce nyní není. Při cestách do zahraničí, kde je podle zákona nutné mít pojištění odpovědnosti, dle jejich legislativy je nutné si pojištění sjednat dopředu nebo při přechodu hranice.

Pojištění elektrických koloběžek

Stejně, jako u elektrokol uvedenu statistiky. I zde vyplývá velký nárůst pojistných událostí. Statistika do července 2025 uvádí 424 nehod, je to nárůst o 41 % oproti stejnému období 2024. Počet obětí 1 a počet těžce zraněných 28.

Příčiny nehod:

- Nesprávný způsob jízdy
- Nedání přednosti v jízdě
- Nepřiměřená rychlost
- Jízda pod vlivem alkoholu
- Nestabilita vozidla (malá kola, vysoké těžiště)

Podle dostupných údajů se v roce 2024 odhadovalo, že v České republice je v provozu více než 3 miliony elektrických koloběžek. Tento počet zahrnuje soukromě vlastněné koloběžky, tak i sdílené koloběžky provozované firmami. Odhad pro rok 2025 se pohybuje kolem 400 000 aktivně používaných koloběžek, což může být konzervativní číslo zahrnující pouze výkonnější modely nebo ty, které podléhají pojištění.

V Praze jezdí podle některých zdrojů přes 2 000 elektrických koloběžek, ale toto číslo se týká pravděpodobně jen sdílených modelů. 3 miliony je široký odhad zahrnující i levné, nepojištěné a neregistrované modely. 400 tisíc je pravděpodobně počet výkonnějších koloběžek, které spadají pod novou legislativu (např. povinné ručení). Sdílené koloběžky tvoří jen malou část celkového počtu, ale mají největší dopad na městskou mobilitu.

V případě nehody bez pojištění nese veškeré náklady na škody a újmu jezdec – včetně škod na zdraví třetích osob. Sdílené koloběžky obvykle mají pojištění, ale to se nemusí vztahovat na všechny situace (např. jízda pod vlivem alkoholu). Neexistence pojištění komplikuje vymáhání škod a může vést k soudním sporům. Povědomí o nutnosti

pojištění elektrokoloběžek roste, ale i tak je v současné době množství nehod způsobené koloběžkou, která spadá do kategorie nutnosti mít pojištění a v době dopravní nehody nebylo pojištění sjednáno.

Samostatná kapitola jsou koloběžky, které mají konstrukční rychlost 25 km/h a jednoduchou úpravou např. přes mobilní telefon si běžný uživatel rychlost zvýší. V případě úpravy rychlosti koloběžky nad 25 km/h, opět vzniká vám zákonná povinnost sjednat povinné ručení. Úpravy rychlosti nejde jednoduše kontrolovat a řada těchto koloběžek povinné ručení nemá.

5.2. Minimální limity pojistného plnění, zelená karta a sankce za nepojištěné vozidlo

Minimální limity pojistného plnění, zelená karta a sankce za nepojištěné vozidlo, jsem již detailně rozebral u flotilového pojištění a hlediska implementace mezi retailovým pojištěním a pojištěním v rámci financování, zde není podstatný rozdíl. Rozdíl, vidím u zvýšení limitů 35 mil. Kč za újmu na zdraví, 35 mil. Kč za škodu na majetku na 50 mil. Kč za újmu na zdraví, 50 mil. U leasingových společností se sjednávají většinou dva druhy pojištění. Fixní, které je po celou dobu financování neměnné a variabilní, které se mění k výročí, tedy stejný systém, jako u retailového pojištění. U leasingového pojištění jsem uváděl, že navýšení limitů proběhlo bez vlivu na pojistné. U retailového pojištění ke změně pojistného u některých pojistitelů mohlo dojít a to tím, že od výročí smlouvy bylo pojistné upraveno.

5.3. Vznik pojištění zaplacením pojistného

Sjednání pojištění zaplacením osobně považuji za jednodušší způsob sjednání pojištění, ale určitě si je při sjednání pojištění tímto způsobem musíme dávat pozor, protože tento způsob uzavření smlouvy má svá specifika a rizika

Podle občanského zákoníku může být vznik pojištění vázán na zaplacení prvního pojistného. To znamená, že

- Pojištění nevznikne, dokud není pojistné uhrazeno.
- Pokud dojde ke škodné události před zaplacením, pojišťovna není povinna plnit.

Při bezhotovostní platbě se pojistné považuje za uhrazené, až připsáním částky na účet pojišťovny, nikoli okamžikem odeslání platby. Do té doby nejste chráněni sjednaným pojištěním.

Rizika sjednání:

- Technická chyba nebo zpoždění platby může způsobit, že pojištění nevznikne.
- Chybné údaje mohou vést k neplatnosti smlouvy nebo krácení plnění.
- Nejasnosti v začátku pojištění – pokud si nastavíte špatné datum, můžete být nepojištěni v kritickém období.

Při provádění platby, je nutné potřeba dodržet:

- Výši pojistného
- Lhůtu pro zaplacení
- Správný účet pojišťovny

V opačném případě, že se může stát, že pojišťovna platbu nedohledá a hrozí riziko, že pojištění nebude platné.

Provedení platby přes platební brány považuji z hlediska rychlosti ideální. Tuto možnost nabízejí stránky pojišťoven při online sjednání a rovnou Vás přesměrují. Po zaplacení je pojištění okamžitě platné.

Je potřeba zmínit, že takto sjednat pojištění nejde u všech produktů, ale standardně tuto možnost pojišťovny nabízejí pro cestovního pojištění, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, havarijní pojištění včetně doplňkového pojištění. U ostatních druhů pojištění není v současné době možné online sjednání, a to ze několika důvodů. Pojišťovny připravují možnost sjednání online zaplacení pro některé další druhy pojištění, ale jedná se o jednodušší produkty, u kterých takový druh sjednání dává smysl. U ostatních druhů pojištění, např pojištění velkého majetku, nedává sjednání online pojištění smysl a je nutná návštěva odborníka na pojištění. Některé druhy pojištění jsou pro pojišťovny minoritní a není v současné době pouštět se do realizace online sjednání.

V rámci sjednání online pojištění je možné využít i srovnávací portály u kterých zadáte údaje o sobě pouze jednou a dostanete nabídku více pojistitelů. Osobně tento způsob sjednání nedoporučuji, protože často se Vám stane, že na nabídku dostanete cenu pojištění, která se následně po zadání všech údajů může změnit.

Pojistitelé podporují přechod klientů na online sjednání pojištění, které může výrazně zefektivnit procesy, snížit náklady a zvýšit spokojenost klientů. Při sjednání pojištění zaplacením pojistitelé poskytují i pomoc při sjednání prostřednictvím chatbotu nebo různých asistentů. Pojistitelé realizují i různé motivační prvky při sjednání online pojištění (zdroj web pojišťoven Allianz, Generali Česká pojišťovna, Kooperativa, Uniqa)

Motivační soutěže:

- Sleva za online sjednání: např. 5–10 % oproti pobočce.
- Bonusy: např. asistenční služba zdarma, dárkový poukaz.
- Soutěže: např. o tankovací kartu pro klienty, kteří sjednají online.

Pro podporu online pojištění pojistitelé spouštějí průběžně i komunikační kampaně, kde propagují výhody, jako je např. rychlost, pohodlí, nižší cena, okamžité potvrzení.

V rámci kampaní v médiích používají i konkrétní příklady typu. „Sjednáno za 3 minuty, zelená karta ihned v e-mailu.“ nebo „stačí zadat pouze několik údajů a vše ostatní již za Vás automaticky doplníme – sjednání na tři kliky“. Obdobné kampaně spouštějí i partneři pojišťovny – leasingové společnosti, zprostředkovatelé, autobazary, servisy atd. Podpora online pojištění nesměruje, ale pouze na klienty, ale v obdobném duchu probíhá i interní motivace pro zvýšení podílu online sjednání. Konstrukce motivací je jiná než pro externího zákazníka, ale cíl je stejný. Zvýšit podíl online sjednaných smluv a tím snížit administrativní zátěž, snížit náklady a minimalizovat riziko neplatného pojištění.

Motivační kampaně se netýkají pouze online sjednávání pojištění, ale i dalších činností, jako je likvidace pojistných událostí, ale i administrativa spojená se správou existující smlouvy, všechny tyto činnosti můžou probíhat také online. Motivační kampaně mají zajištěný detailní způsob reportingu, který slouží k vyhodnocení kampaní. Na základě průběžného monitoringu následně dochází na průběžné informování do společnosti a případné další školení obchodních týmů nebo k úpravě zacílení kampaně. Dealeři podporují sjednání online

možností sjednání přes tablet, který mají k dispozici na dealerství při převzetí vozidla. S klientem sjednají pojištění a klient pojištění i rovnou zaplatí a odjede s platným pojištěním.

Online pojištění vymýtil i nešvar, kdy si klienti pojistili vozidlo papírovou formou, kde bylo možné zaplacení pojistného např. do 14 dní, ale následně si pojištění sjednali u někoho jiného. Původní pojistitel poté několikrát urgoval platbu, ale v konečném efektu to bylo pouze navýšení nákladů pro pojistitele za upomínky.

5.3.1. Sjednání pojištění papírovou formou, tj. podpisem

Pojištění vzniká okamžikem podpisu smlouvy oběma stranami. V některých případech může být počátek pojištění stanoven na jiný den. Nikdy není možné mít stanovený počátek pojištění v minulosti. Pokud je pojištění sjednáno na dobu delší než jeden rok, zákon vyžaduje písemnou formu smlouvy.

Oproti původní sjednání před platností ZPOV, zde došlo k výrazné změně, a to ve vzniku pojištění. Pojistná smlouva je uzavřena okamžikem zaplacení pojistného, zaplacení pojistného je podmínkou vzniku pojištění. Zaplacení pojistného je potřeba provést nejpozději k datu počátku pojištění, které je uvedeno ve smlouvě. Jinak pojištění nevznikne nebo nezačne platit. Příklad: Datum počátku pojištění je uvedeno ve smlouvě 10. září 2025. Pojistné musíte zaplatit nejpozději do tohoto dne a to tak, aby bylo připsáno na účet pojišťovny.

Pokud nezaplatíte včas, pojišťovna může:

- smlouvu zrušit
- neaktivovat pojištění
- vyžadovat nové sjednání smlouvy

Některé pojišťovny umožňují zaplacení do 7–14 dnů po sjednaném počátku, ale pojištění začne platit až dnem skutečné platby, ne zpětně. Důležité je si uvědomit, že v mezidobí je vozidlo nepojištěno.

Při papírovém sjednání smlouvy je nutné smlouvu sjednat s dostatečným předstihem a to zejména, když se sjednání smlouvy vyřizuje prostřednictvím pošty. Jednoduší forma je

sjednání osobně na pobočce, kdy můžou papírovou smlouvu podepsat obě zúčastněné strany ve stejný moment.

V současné době je poměr sjednávání online vs. papírové sjednání (zdroj <https://www.portalridice.cz/>) následovný

Online sjednání: přibližně 70–80 % všech nových smluv

Papírové sjednání na pobočce: cca 20–30 %

6. Shrnutí

6.1. Digitalizace pojištění

Je důležité zmínit, že digitalizace pojištění neskončila přijetím ZPOV, ale i v roce 2025 je to dynamicky se rozvíjející oblast, která reaguje na technologické trendy a měnící se očekávání klientů. Nyní probíhají další fáze digitalizace, kdy ve velké míře začínají pojišťovny využívat umělou inteligenci pro likvidaci škod, prediktivní modely a zlepšení zákaznické zkušenosti. Pojistitelé, včetně všech dalších subjektů (zprostředkovatelé, leasingové společnosti) si uvědomují, že využití digitalizace sebou přináší velké finanční investice v počátku, ale následně přináší velké výhody, např. v úspoře následných nákladů, uvolnění FTE pro jiné činnosti, ve zrychlení a zjednodušení procesů, klientské spokojenosti. Všechny uvedené činnosti při správném fungování mohou poskytovat i konkurenční výhodu.

Výhody digitalizace pro klienty jsou

Úspora času a pohodlí

Online sjednání pojištění je rychlé – často zabere jen pár minut. Klienti oceňují možnost sjednat pojištění z domova bez nutnosti návštěvy pobočky

Lepší dostupnost informací

V online kalkulačkách a srovnávačích si uživatelé snadno porovnají nabídky pojišťoven a vyberou tu nejvýhodnější

Zrušení zelené karty

Od října 2024 už není nutné mít u sebe zelenou kartu – policie ověřuje platnost pojištění online. Vnímáno jako výrazné zjednodušení

Rychlá aktivace pojištění

Pojištění je platné ihned po zaplacení přes platební bránu nebo QR kód, což zvyšuje efektivitu

Online přenosy dat

Sjednané pojištění se online přenáší na pojistitele a následně na ČKP, tím dávají uživatelům komfort, že v případě kontroly ze strany policie se vyhnou problémům

s nepojištěným vozidlem. To samé platí i pro pojistnou událost, které může nastat. Pojistitel má data online a je možné hlásit pojistnou událost okamžitě a využívat asistenční služby.

Jednoduchost

Vedení klienta krok za krokem

Bezpapírovost

Vše elektronicky, včetně fotodokumentace

Dostupnost

24/7 bez nutnosti návštěvy pobočky

Přehlednost

Klient vidí, které dokumenty již doložil, které je potřeba doložit

Negativní dopady digitalizace

Nutnost okamžité platby

Pokud klient nezaplatí ihned, smlouva nevznikne. Může být stresující, zejména pro méně digitálně zdatné uživatele

Online platba

Pokud klient má banku, co nemá okamžitou platbu

Ztráta možnosti zpětných změn

Nově není možné upravit pojištění zpětně, což může být problém v případě chyb.

Uživatel si uvědomí, že potřebuje změnit údaj na smlouvě, ale již to nemusí být možné a je potřeba původní smlouvu ukončit a vypravovat novou smlouvu.

Technická závislosti

Výpadek systémů, stačí když vypadne jeden článek řetězce (ČKP, SW pojistitele, banka (nemožnost provést úhradu pojistného)). V případě nehody bez přístupu k internetu nebo funkčního mobilu může být obtížné prokázat platnost pojištění.

Případně další neočekávané situace nefunguje elektrický proud atd.

V případě výpadku jednoho článku v řetězci
nelze sjednat pojištění – někteří klienti jedou z dálky a čekají na dealerství (ve
financování nemusí sjednat zaplacením, a přesto nesjednají pojištění)

Digitálně zdatní uživatelé vnímají digitalizaci jako krok správným směrem. Starší nebo méně technicky zdatní lidé mohou mít problém s novým systémem a preferují tradiční formy komunikace. Obecně mohu konstatovat, že cíl zákona v oblasti digitalizace byl naplněný a po necelém roce fungování již digitalizace, kterou vyžaduje ZPOV funguje bez větších potíží. Z osobní zkušenosti si myslím, že se dá určitě vylepšit rychlost a stabilita systémů (pominu zde, kvalitu připojení, která je na uvážení každého uživatele), na této stránce digitalizace by měli pojistitelé, ČKP, zprostředkovatelé výrazně zapracovat. V oblasti pojištění se pohybují již přes 20 let a určitě vnímám velký posun, ale větší stabilitu a rychlost systémů uvítám. V rámci digitalizace je velmi pozitivní propojení s registrem vozidel. Odhlášení vozidla z registru vozidel je nyní velmi jednoduché, defacto na několik kliků. Vylepšení pro klienta je možnost dávat informaci o vyřazení vozidla pojistiteli, který by dále s touto informací pracoval.

6.2. Definice vozidla, Rozšíření okruhu vozidel

Někteří uživatelé si nejsou jisti, zda se povinné ručení vztahuje i na jejich elektrokoloběžku, zahradní traktor nebo pracovní stroj. Vyhodnocení definice vozidla ukázalo, že tento bod si vyžadoval legislativní úpravu. Přináší nejasnost pro některé kategorie vozidel, zda pojistit nebo nechat nepojištěné, a naopak pojištění elektrokola bylo opominuto, i když ze statistik vyplývá, nárůst pojistných událostí. Je potřeba, ale říct, že statistiky v tomto ohledu budou velmi zkreslené tím, že elektrokola nemají pojištění a z tohoto důvodu není potřeba hlásit pojistnou událost na pojistitele. Pojistné události, které evidujeme jsou tedy pouze v omezeném rozsahu a zahrnují pouze větší škody. Menší škody uživatelé nehlásí a řeší osobně s poškozeným nebo případně neřeší vůbec.

Problematika vymezit jasně specifikovanou skupinu vozidel, kterou je nutné pojistit, není vůbec jednoduchá, ale určitě by stálo za to vyvolat diskusi na toto téma. Případně si vzít poznatky z okolních zemí, kde je zavedené pojištění odpovědnosti pro elektrokola a aplikovat jejich zkušenosti do naší právní úpravy.

6.3. Minimální limity pojistného plnění

Podle statistiky z ČKP byly počty škod následující z pojištění odpovědnosti následující.

Rok	Počet škod	počet škod na 50 mil. Kč
2022	249 000	0
2023	259 000	0
2024	269 000	0

počty škod 1

Zdroj: ČKP

Zvýšení limitu pojistného plnění na 50 milionů Kč od dubna 2024 je tedy preventivní opatření, které reflektuje potenciální extrémní případy, nikoli běžnou praxi. Podle statistik za poslední dva roky nebyla ani žádná škoda, která by přesahovala 30 milionů Kč. Z tohoto důvodu беру současné nastavení, jako dostatečné a není potřeba měnit limity povinného ručení.

6.4. Zelená karta

Zrušení povinnosti mít u sebe zelenou kartu od 1. října 2024 v České republice je součástí širší digitalizace systému povinného ručení. Zrušení zelené karty určitě zjednodušilo život pro řidiče, kdy není nutné mít u sebe fyzický ani digitální doklad. Kontrola pojištění může probíhat i bez zastavení vozidla a kontroly jsou rychlejší. Došlo ke zrychlení administrativních procesů při registraci vozidel. K úspoře nákladů, pojišťovny nemusí tisknout a distribuovat papírové karty. Je méně chyb způsobených ztrátou nebo neaktuálností dokladu. Nevýhodou, případně rizikem je cestování do zahraničí, kdy v mnoha zemích mimo ČR je zelená karta stále povinná. Doporučuje se před cestou do zahraničí, kde jsi nejste jisti, jestli je zelená karta potřeba se informovat a případně si zelenou kartu vytisknout a mít i digitální formu. Např. v Kosovu, je nutné mít zelenou kartu fyzicky u sebe.

Zrušení zelené karty je logický krok v digitalizaci, který přináší komfort a efektivitu. Zrušení zelené karty hodnotím velmi pozitivně. Nicméně je důležité, aby řidiči byli informováni o výjimkách a mezinárodních pravidlech, aby se vyhnuli problémům při cestách mimo ČR.

6.5. Sankce za nepojištění

Zjednodušení odpovědnosti, kdy za pojištění odpovědnosti odpovídá provozovatel, tedy jen ten, kdo vozidlo fakticky užívá. Je logická úprava a umožnila rychlejší a efektivnější kontrolu díky digitalizaci. Umožňuje vyšší tlak na dodržování zákona a tím méně nepojištěných vozidel.

Dle statistik ČKP bylo v roce 2024 nepojištěných vozidel cca 140 000. Přesná čísla pro rok 2025 zatím nejsou zveřejněna, ale očekává se další pokles díky digitalizaci a automatickému vyřazování vozidel z registru po 30 dnech nepojištění. I přes legislativní nesoulad, který se má řešit novelou zákona č. 56/2001 Sb. je úprava přijímána pozitivně, a to i s ohledem na pokles nepojištěných vozidel.

Co by se v této souvislosti dalo vylepšit je lepší informovanost veřejnosti, mnoho lidí si neuvědomuje, že odpovědnost přešla na provozovatele a zároveň vůbec netuší o možnosti sankce a její výši. To by mohlo napomoci dalšímu snížení počtu nepojištěných vozidel.

6.6. Leasingová vozidla

Pro leasingová vozidla úprava zákona, ve které měl v původní právní úpravě povinnost pojistit vozidlo vlastník a nyní má provozovatel je jednoznačně posun správním směrem. Leasingové společnosti dlouhodobě řešili problém s povinným ručením, kdy leasingová společnost byla vlastníkem vozidla, ale nemohla s vozidlem nakládat.

V praxi to znamenalo, že leasingová společnost jako vlastník musela nést náklady na pojištění i v případech, kdy klient

- přestal hradit leasingové splátky,
- nevrátil vozidlo po skončení smlouvy,

- nebo jinak porušil smluvní podmínky.

V těchto situacích se leasingová společnost dostávala do neřešitelné právní a finanční pasti, kdy neměla kontrolu nad vozidlem, ale byla stále odpovědná za jeho pojištění. Řešení takových případů trvalo často měsíce až roky, během nichž musela leasingová společnost hradit pojistné. Změnu odpovědnosti na provozovatele je velmi pozitivně hodnocena leasingovými společnostmi.

Nová právní úprava (odpovědnost provozovatele)

- lépe odpovídá reálné praxi, kdy vozidlo užívá právě provozovatel,
- odstraňuje disproporci mezi právní odpovědností a faktickým užíváním vozidla,
- chrání leasingové společnosti před neodůvodněnými náklady a sankcemi

Zákon zároveň umožňuje, aby pojištění za provozovatele sjednal někdo jiný – například leasingová společnost – ale odpovědnost za jeho existenci zůstává na provozovateli.

6.7. Tiskové výstupy

Změna zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla měla na tiskové výstupy pouze omezený dopad. Nejvýraznější změnou je zrušení povinnosti mít u sebe zelenou kartu, což jsem podrobněji rozebral v samostatném bodě věnovaném této problematice.

Co se týče ostatních tiskových dokumentů, jejich obsah zůstal prakticky beze změny. V některých případech bylo nutné provést drobné úpravy formálního charakteru, ale nedošlo k žádné zásadní revizi nebo přehodnocení jejich obsahu.

Pokud pomineme oblast zelené karty, nepovažuji dopad novely na tiskové výstupy za pozitivní ani negativní – situace zůstává v podstatě stejná jako před účinností nové právní úpravy.

6.8. Vznik pojištění zaplacením pojistného

Sjednání pojištění zaplacením je velmi jednoduchá, bezpečná a moderní forma sjednání pojištění. Běžný uživatel ji zvládne z pohodlí domova a pojištění začne po zaplacení platit okamžitě. Určitě je tato jednoduchost velmi pozitivní pro klienta. Sjednání pojištění zaplacením dává i právní jistotu a pojištění vzniká až v okamžiku, kdy je pojistné skutečně uhrazeno. Po úspěšném sjednání klient obdrží veškerou dokumentaci emailem(může být i uložena v klientské zóně), což zajišťuje transparentnost a snadnou archivaci.

Je zde i ochrana pojišťoven, protože sjednání pojištění zaplacením eliminuje riziko, že smlouva nevznikne pro nezaplacení pojistného, a tedy i případné neplnění pojistného plnění. Není-li si klient jist platností pojištění, může provést i kontrolu přes ČKP, kde po zadání RZ případně VIN se údaje o pojištění zobrazí. Při provedení platby přes internetové bankovníctví, také klient uvidí, zda platba odešla. Sjednání pojištění zaplacením je pozitivním krokem a velmi napomohlo digitalizaci pojištění.

Zavedení této formy sjednání pojištění je pozitivním krokem, který výrazně přispívá k modernizaci a zjednodušení pojišťovacích procesů. Zákonodárce tímto krokem podpořil digitalizaci a zároveň posílil právní jistotu všech zúčastněných stran.

6.9. Sjednání pojištění papírovou formou, tj. podpisem

Sjednávání pojištění v papírové podobě je postupně na ústupu, což odpovídá dlouhodobému trendu digitalizace v oblasti finančních služeb. Tento vývoj byl zohledněn i při tvorbě nové právní úpravy, kdy zákonodárce záměrně upřednostnil elektronickou formu sjednání pojištění, aniž by však papírovou formu zcela zakázal.

Papírové sjednání zůstává i nadále legitimní možností, avšak zákon nově zdůrazňuje okamžik vzniku pojištění až po zaplacení pojistného, což je v online prostředí jednoduše ověřitelné a kontrolovatelné. Tím se elektronická forma stává nejen efektivnější, ale i právně jednoznačnější.

Bohužel u sjednání papírovou formou klienti často předpokládají, že pojištění vzniká podpisem smlouvy. Zde je úkol zprostředkovatele, aby na tuto skutečnost upozornil a nedostal klienta do složité situace, že nebude mít platné pojištění. Provedené úpravy hodnotím pozitivně.

V praxi se stále setkáváme s tím, že klienti při papírovém sjednání mylně předpokládají vznik pojištění okamžikem podpisu smlouvy. Tento omyl může vést k situaci, kdy klient považuje vozidlo za pojištěné, přestože pojistné nebylo uhrazeno a pojištění fakticky nevzniklo.

Zde hraje klíčovou roli zprostředkovatel pojištění, který musí klienta aktivně informovat o skutečném okamžiku vzniku pojištění a upozornit ho na nutnost úhrady pojistného. Pouze tak lze předejít nepříjemným situacím, kdy klient nevědomky provozuje nepojištěné vozidlo.

Změny v oblasti formy sjednání pojištění hodnotím pozitivně. Zákon reflektuje potřebu modernizace, zjednodušení procesů a zvýšení právní jistoty. Elektronické sjednání je rychlejší, přehlednější a lépe kontrolovatelné, což přispívá k vyšší kvalitě služeb a snížení rizik pro klienty i pojišťovny.

7. Závěr

Zákon č. 30/2024 Sb. představuje zásadní legislativní krok směrem k modernizaci systému povinného ručení v České republice. Nahrazením dosavadního zákona č. 168/1999 Sb. reaguje na technologický vývoj, změny ve vlastnictví vozidel a potřebu zvýšení právní jistoty v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Zákon č. 30/2024 Sb. je krokem správným směrem. Přináší moderní, funkční a evropsky kompatibilní rámec pro povinné ručení. Zároveň však vyžaduje pečlivou implementaci, legislativní doladění a metodickou podporu, aby nedošlo k narušení právní jistoty provozovatelů vozidel a efektivity celého systému. Zákon reflektuje potřebu zjednodušit proces sjednávání povinného ručení pro běžného uživatele. Zavedení možnosti online sjednání pojištění bez nutnosti fyzické přítomnosti nebo papírové dokumentace je významným krokem k odstranění administrativních bariér. Uživatelé mohou pojištění sjednat z pohodlí domova, bez nutnosti dokládat zelenou kartu při cestování, což výrazně zvyšuje komfort a dostupnost služeb

Vyhodnocení porovnání zákonů ukazuje, že zavedení „online“ sjednání pojištění bylo správným krokem, ale zároveň i potvrzuje, že veškeré změny, které byly aplikovány reálně fungují pouze při plné funkčnosti veškerých systému, a to zejména ČKP, SW pojistitelů, registrů vozidel a SW leasingových společností. V případě výpadku nebo nekompatibility jednoho z těchto subjektů může dojít k výraznému narušení uživatelského komfortu a ztížení sjednání pojištění. To klade vysoké nároky na technologickou připravenost všech subjektů.

Úpravy v zákoně, které jsou v zákoně uvedené jsem detailněji rozebíral již v předcházejících kapitolách, ale osobně vnímám ZPOV z globálního hlediska, jako posun ke zjednodušení administrativy, jednoduššímu sjednávání pojištění. Snahu zjednodušit v praxi sjednávání pojištění pro běžného uživatele. Zákon rovněž podporuje digitalizaci procesů, například zrušením povinnosti mít u sebe tištěnou zelenou kartu. Od října 2024 v ČR a od ledna 2025 v rámci EU postačuje elektronická verze, což zjednodušuje administrativu a reflektuje běžné digitální návyky občanů.

Jedním ze zajímavých sekundárních efektů zákona je akcelerace využívání digitálních platebních metod. Pojišťovny byly nuceny přizpůsobit své kalkulačky a sjednávací nástroje tak, aby umožňovaly

- okamžité platby (např. přes bankovní aplikace)
- platby pomocí QR kódů
- integraci platebních bran přímo do online formulářů

Tato změna vedla nejen ke zvýšení efektivity sjednávání pojištění, ale také k širší digitalizaci v bankovním sektoru, který musel reagovat na rostoucí poptávku po rychlých a bezpečných transakcích.

Zákonodárce možná původně nepočítal s tím, že zákon bude mít multiplikativní efekt na digitalizaci dalších oblastí. Ve skutečnosti však ZPOV motivoval banky k rozšíření možností okamžitých plateb, urychlil digitalizaci klientských rozhraní pojišťoven, zvýšil tlak na automatizaci procesů v oblasti leasingu a registrace vozidel.

Tyto sekundární jevy jsou velmi vítané a představují správný směr k celkové modernizaci finančních služeb v České republice.

Dalším klíčovým prvkem je zvýšení minimálních limitů pojistného plnění na 50 milionů Kč pro škody na zdraví i majetku. Tím se česká legislativa přibližuje evropským standardům.

Přesto novela přinesla i legislativní nesoulady, zejména ve vztahu k § 12 zákona č. 56/2001 Sb., který upravuje vyřazení vozidla z registru. Nový zákon zavádí možnost sankčního vyřazení vozidla po 30 dnech bez platného pojištění, avšak bez jednoznačné vazby na správní řízení či možnost obrany provozovatele. Tato nejednoznačnost může vést k právní nejistotě a sporům mezi občany a správními orgány.

Zákon č. 30/2024 Sb. naplnil své hlavní cíle v oblasti pojištění odpovědnosti a zároveň přinesl řadu pozitivních vedlejších efektů. Jeho dopad je patrný nejen v oblasti pojištění, ale i v širším kontextu digitalizace finančních služeb.

Citované prameny

Allianz pojišťovna, a. s. <https://www.allianz.cz/>

Centrum dopravního výzkumu <https://nehody.cdv.cz/>

ČNB <https://www.cnb.cz/>

ČKP <https://www.ckp.cz/>

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group [ČPP | Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group](#)

Generali Česká pojišťovna a.s. [Generali Česká pojišťovna | S námi v tom nejste sami](#)

Hlášení pojistných událostí [Hlášení pojistné události](#)

Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
[Kooperativa pojišťovna | Někde tam je, a proto jsme tady my](#)

OPOJISTENI.CZ [oPojištění.cz](#)

Portál řidiče <https://www.portalridice.cz>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2118

UNIQA pojišťovna, a.s. [Lepší život společně | UNIQA](#)

Vyhláška Ministerstva financí č. 69/2024 Sb. stanovuje konkrétní sazby příspěvku podle typu vozidla.

Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb. výši denních sazeb příspěvku do garančního fondu za nepojištěná vozidla, platná do 31.3.2024

Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Seznam obrázků

Schéma propojení subjektů 1	36
Podíl zraněných osob na jízdním kole 1	44

Seznam tabulek

Denní sazby příspěvků 1 28

počty škod 1..... 54