

## **Pochybné kladivo na řidiče**

České silnice jsou peklo a řidiči nenapravitelní ďáblové. Je na ně potřeba velké kladivo. To je všeobecná nálada. A tak je bodový systém, jehož návrh bude projednávat Senát, přes řadu kontroverzních ustanovení obecně spíše vítán než zatracován.

Diskutuje se hlavně o jednotlivostech a (ne)přiměřenosti trestných bodů v řadě hypotetických případů. Sám návrh je zaměřen pouze represivně a zcela ignoruje jiná řešení, která vedou k podobným výsledkům. Jiný přístup nejen sníží společenské náklady, ale též spravedlivěji určí, kdo vše zaplatí. Bohužel předkládaný návrh jde opačným směrem a navíc popírá tržní principy pojištění. Trestání provinilců návratem do autoškoly je logický nesmysl, avšak to v našem právním (ne)pořádku není nic neobvyklého.

## **Piráti, pryč ze silnice**

Zásadním problémem je určit riziko zavinění nehody řidiče a minimalizovat ohrožení ostatních účastníků silničního provozu vyloučením notorických pirátů. Bodový systém je náhrada tržních principů hodnocení rizika systémem horším a byrokratickým. Navíc v situaci, kdy neexistují důvody selhání trhu jako takového (takzvaná externalita), což je nutná podmínka pro státní regulaci.

Dobrá zákon má zajistit pojišťovně přístup k informacím o kvalitě řidiče. Tak jako banka zkoumá bonitu a historii klienta při poskytnutí úvěru, může pojišťovna stanovovat sazbu povinného ručení. Pokud mohou pojišťovny zkoumat četnost a závažnost dopravních prohřešků, rády si samy určí jejich vliv na pravděpodobnost zavinění nehody, a tedy rizika řidiče. Když si každá pojišťovna může ověřit historii řidiče, má dobrá data k posouzení svého vlastního rizika takového obchodu a lehce zváží, zda uzavřít, nebo případně neuzavřít s klientem pojistku a za jakých finančních podmínek. Navíc dokáže velmi dobře individuálně ocenit nerizikové řidiče a správně stanovit nutnou výši pojistky.

Na takovém systému vydělávají hlavně slušní řidiči (platí málo a mohou si vybírat pojišťovnu dle své chuti), ale též pojišťovny (znají riziko svých klientů a mohou se rozhodnout, kdo je již nevhodný klient) i společnost (platí ti riziková, a aby neplatili ještě víc, dávají si větší pozor).

## **Otevřený systém a konkurence**

Tento otevřený systém podporuje konkurenci mezi pojišťovnami, která snižuje ceny a tlačí na vyšší kvalitu služeb. Kdo jezdí na červenou, je pro všechny mnohem nebezpečnější než ten, kdo jen špatně zaparkuje. Diskuse o trestných bodech a jejich množství za různé prohřešky je pak úplně zbytečná.

Jezdíš nebezpečně? Pak se smíř s několikanásobným zákonným pojištěním oproti slušnému řidiči. Že to je deseti- i vícenásobek? Tvůj problém, zaplat' za svoje riziko, které pro společnost představuješ. Že na to nemáš? Smůla, nejezdíš. A auto můžeš prodat v bazaru. Státu pak stačí pouze kontrolovat, aby každé vozidlo a jeho řidič byli pojištěni. Nepojištěný automobil ať třeba propadne ve prospěch fondu dopravní infrastruktury nebo obětí dopravních nehod. Pirát, který není schopen získat zákonné pojištění, tak nebude mít na silnici přístup.

## **Ráj úplatků**

Nejlépe jsou přijímány ty normy a pravidla chování, které lidé a podniky mají zájem sami dodržovat, neboť na nich jsou schopni vydělávat. Naopak vynucená regulace je pak vždy závislá na efektivitě represivního aparátu a možnosti jeho korupce. Že je takový systém efektivní a dobře funguje, lze dokumentovat v zámoří. V USA, kde má každý stát jiný systém zákonného pojištění, se ukazuje, že státy s liberálním pojetím s výraznými prvky tržního uspořádání zákonného pojištění mají nejnižší sazby pojistného pro normální řidiče. Například stát Michigan je jeden z nich. A jelikož tamní pojišťovny zcela jistě nejsou charita, je to jasný důkaz funkčnosti a výhodnosti tržního uspořádání. Objem motoru je v porovnání s nebezpečným způsobem jízdy poněkud okrajová informace.

28.07.2005 - LUBOMÍR LÍZAL - CERGE-EI