

# ZÁKON

## Č. 168/1999 Sb.

ze dne 13. července 1999

# O POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚJMU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH SOUVISEJÍCÍCH ZÁKONŮ (ZÁKON O POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA)

Změna: 307/1999 Sb., 56/2001 Sb., 320/2002 Sb., 47/2004 Sb., 377/2005 Sb., 57/2006 Sb., 296/2007 Sb., 137/2008 Sb., 137/2008 Sb. (část), 274/2008 Sb., 278/2009 Sb., 281/2009 Sb., 341/2011 Sb., 18/2012 Sb., 160/2013 Sb. (část), 160/2013 Sb., 303/2013 Sb., 239/2013 Sb., 354/2014 Sb.

**Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:**

## ČÁST PRVNÍ

### POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA

#### **Oddíl první**

#### **Úvodní ustanovení**

#### **§ 1**

*(Předmět úpravy)*

(1) Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství<sup>1</sup> a upravuje

a) pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (dále jen „pojištění odpovědnosti“),

b) zřízení České kanceláře pojistitelů (dále jen „Kancelář“), její právní postavení, organizaci a předmět činnosti.

(2) Nestanoví-li tento zákon jinak, může na dálnici<sup>1a</sup>, silnici<sup>2</sup> místní komunikaci<sup>3</sup> a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná<sup>4</sup> (dále jen „pozemní komunikace“), provozovat vozidlo pouze ten, jehož povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci.

(3) Nestanoví-li tento zákon jinak, pojištění odpovědnosti se řídí občanským zákoníkem.

<sup>1)</sup> Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, ve znění směrnic Rady 72/430/EHS a 84/5/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Rady 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnice Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

<sup>1a)</sup> § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

<sup>2)</sup> § 5 zákona č. 13/1997 Sb.

<sup>3)</sup> § 6 zákona č. 13/1997 Sb.

<sup>4)</sup> § 7 zákona č. 13/1997 Sb.

## Přehled výkladu:

- I. Vývoj právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel (1 až 7)
- II. Právní úprava *de lege lata* (8 až 30)
- III. Vývoj právní úpravy pojistných smluv o povinném pojištění (31 až 42)

## K odst. 1

### I. Vývoj právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

1. V polovině 19. století začala vznikat automobilová doprava a brzy nato sami vlastníci motorových vozidel začali vyhledávat ochranu před rizikem vzniku nebývale vysokých škod z provozu vozidel. Z počátku (do roku 1933) bylo pojištění zcela dobrovolné, proto se právní úprava řídila pouze obecnými předpisy závazkového práva a vycházela z principu odpovědnosti za zavinění. Rakouský obecný zákoník občanský (ABGB) byl v roce 1908 doplněn tzv. automobilovým zákonem – zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody

z provozování jízdních silostrojů ze dne 9. 8. 1908, který přešel k principu odpovědnosti za následek, nehledě na zavinění. Podle § 1 zákona č. 162/1908 ř. z. „jestliže provozováním silničního vozidla (jízdního silostroje) živelnou silou na veřejných silnicích a cestách nikoliv na kolejnicích pohybovaného někdo byl poraněn nebo zabit nebo byla-li způsobena škoda na věcech, řidič a vlastník nebo každý spoluvlastník ručí za náhradu způsobené škody, a to při škodách na věcech, za odškodnění podle § 1323 ABGB, při poranění na těle podle § 1325 a § 1326 ABGB, při zabití podle § 1327 ABGB... Kdo odpírá ručiti podle tohoto ustanovení, má dokázati skutečnosti, na kterých se jeho osvobození zakládá“.

2. Od dvacátých let 20. století se automobilová doprava začala rozšiřovat, a tak se zvyšovalo i nebezpečí vzniku škody u účastníků silničního provozu. Proto bylo třeba zabezpečit jak jejich nárok na náhradu škody, která má původ v silničním provozu, tak i faktickou vymahatelnost tohoto nároku s ohledem na solventnost škůdce. Zpočátku byl poškozený nucen si nápravu škody uhradit sám a následně ji v dlouhém soudním řízení vymáhat po škůdci. Po první světové válce přišel rozvoj automobilismu v takové míře, že se pojištění odpovědnosti z provozu stalo nejvýznamnějším ze všech pojištění odpovědnosti.

3. Zavedení povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel odlehčilo nejen soudní agendě, ale zvýšilo i úspěšnost poškozených při vymáhání náhrady škody na škůdci. Zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorovými vozidly (tzv. malý automobilový zákon), nejprve zavedl povinné smluvní pojištění odpovědnosti pro provozovatele motorových vozidel sloužících k přepravě osob a nákladů za úplatu, které se vztahovalo na osoby podnikající v dopravě. Zákonem č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly (tzv. velký automobilový zákon), bylo zavedeno povinné smluvní pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, tzv. zákonné ručení, pro všechny provozovatele motorových vozidel, která podléhala zápisu do registru motorových vozidel. Majitel vozidla měl povinnost pojistit sebe i osobu, která vozidlo řídí s jeho vědomím. Pojištění mělo osobní charakter – pojištěna byla osoba, která vozidlo řídila, ne vozidlo samotné. I přes novou právní úpravu docházelo k situacím, kdy poškozeným škoda uhrazena nebyla. Zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů, i zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, obsahovaly totiž výjimky z pojištění, kdy pojistiteli nevznikla povinnost plnit poškozeným, např. pojištěný způsobil škodu v opilosti, při jízdě bez řidičského průkazu, nebylo zapláceno pojistné atd. Na podporu poškozených bez odškodnění byl v roce 1935 založen Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly (předchůdce Garančního fondu), ze kterého se poškozeným hradila pouze škoda na zdraví. Náhradu věcné škody musel poškozený vymáhat výlučně po viníkovi nehody. Finance do fondu plynuly z dotací vybraných orgánů a organizací a z pokut uložených majitelům motorových vozidel bez pojištění.

4. Zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, zákonodárce změnil formu pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel z povinného smluvního pojištění na zákonné pojištění, kde byl vznik pojištění vázán na pouhou existenci motorového vozidla nebo přidělení registrační značky (dále upraveno zákonem č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky, vyhláškou ministerstva financí č. 105/1951 Ú. 1. o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel). Poprvé byl zakotven přímý nárok poškozeného na úhradu škody vůči pojistiteli pro případy, kdy nebyl zjištěn škůdce. Vzhledem k zákonné formě pojištění byl zákon

nahrazen v roce 1953 pouhým vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, toto nařízení zůstalo účinné až do roku 1997. V § 11 bylo stanoveno, že osoby odpovědné za provoz motorových vozidel jsou proti následkům zákonné odpovědnosti povinně pojištěny u Státní pojišťovny.

5. Pojištění vznikalo na základě zákonem stanovené právní skutečnosti upravené v § 789 zák. č. 40/1964 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2004, podle kterého „zvláštní právní předpis může uložit fyzické a právnické osobě povinnost uzavřít pojistnou smlouvu. Může též stanovit, že pojištění bez uzavření pojistné smlouvy vznikne na základě jiné skutečnosti za podmínek v něm uvedených (pojištění zákonné)“<sup>4</sup>. Tímto zvláštním právním předpisem byl např. § 14 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31. 12. 1999. Pojištění bylo dále upraveno vyhláškou ministerstva financí č. 197/1964 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel, která byla nahrazena vyhláškou ministerstva financí České socialistické republiky č. 123/1974 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Českou státní pojišťovnou. Pojištěno bylo každé vozidlo bez ohledu na to, zda bylo k silničnímu provozu skutečně užíváno. Dokladem o pojištění byla státní poznávací značka. Stát zde prostřednictvím České státní pojišťovny vykonával monopol a sám stanovil roční sazby pojistného bez ohledu na výši poskytnutých pojistných plnění. I když pojistník řádně nehradil pojistné, nedocházelo k zániku pojištění. Zákonné pojištění zanikalo zánikem provozovatele vozidla, zánikem pojištěného motorového vozidla (nesplňuje technické požadavky, nastala u něj totální škoda při dopravní nehodě atd.), nebo pokud provozovatel přestal být provozovatelem vozidla.

6. Prepracovaný občanský zákoník zrušil v roce 1992 státní pojišťovací monopol, čímž mohlo vznikat nové pojišťovnictví na konkurenčním trhu. Zákonné pojištění bylo od 1. 1. 1992 upraveno vyhláškou ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Hlavním problémem předchozích právních úprav bylo, že stanovovaly pevné sazby pojistného, které vůbec nepokrývaly závazky pojistitelů na plnění z povinného pojištění. Povinné pojištění se tak stalo pro pojišťovny velice nerentabilním, až ztrátovým odvětvím.

7. V 90. letech, kdy v jiných vyspělých evropských státech již úspěšně fungoval smluvní model pojištění, se naplno projevil systémový nedostatek zákonného pojištění u nás. Nezbytným vyústěním situace bylo přijetí **zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)**.

## II. Právní úprava *de lege lata*

8. Základním pramenem právní úpravy povinného pojištění v České republice je zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů. Prováděcím předpisem je vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon 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), ve znění vyhlášky č. 186/2008 Sb.

9. Do roku 1999 mělo pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla formu zákonného pojištění, jehož správu vykonávala jako jediný pojistitel Česká pojišťovna, a. s. (jako právní nástupce České pojišťovny, s. p., která vznikla z České státní pojišťovny). Ministerstvo financí ČR, Česká pojišťovna, a. s., a Česká asociace pojišťoven společnou prací vytvořily návrh, který byl přijat jako zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, a s účinností od 1. 1. 2000 změnil formu ze zákonného na povinné smluvní pojištění.

10. Zákon obsahuje komplexní úpravu povinného pojištění a vychází z šesti motorových směrnic Evropského společenství, resp. Evropské unie. Na základě výše uvedeného zákona vznikla Česká kancelář pojistitelů, na niž přešla všechny práva a povinnosti vzniklé České pojišťovně, a. s., ze zákonného pojištění včetně všech vytvořených finančních rezerv. Došlo k otevření pojistného trhu a pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel začaly poskytovat další soukromé pojišťovny. Licenci k poskytování povinného pojištění získalo 12 pojišťoven. Po dobu následujících 3 let prováděcí předpis Ministerstva financí ČR stanovil maximální a minimální výši pojistného, aby zabránil nestabilitě pojistného trhu.

11. Zákon převzal podstatnou část předcházející vyhlášky ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ale obsahuje i novinky, které vychází z práva Evropského společenství, resp. Evropské unie. Rozšiřuje počet definovaných základních pojmů, obsahuje ustanovení týkající se pojistné smlouvy, zániku pojištění, rozsahu pojištění, práv a povinností pojistitele a pojištěného, podmínek pojistného plnění atd. Zákon již nestanoví konkrétní sazby pojistného, nyní je určují pojistitelé sami v souladu se svými náklady (zde se projevuje velký konkurenční boj a někdy jsou pojistitelé podezříváni i z kartelových praktik). Zákon prošel několika novelizacemi v souvislosti s přijímáním nových směrnic Evropské unie v oblasti pojištění občansko-právní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

12. Zásadním přínosem bylo zakotvení přímého nároku poškozeného vůči pojistiteli již v samotném zákoně. Podle předchozích úprav musel totiž poškozený až na výjimky uplatnit svůj nárok přímo u škůdce. Pojistiteli vznikala povinnost k plnění až na základě oznámení pojistné události pojištěným škůdcem. Pojistitel přišel o možnost odmítnout plnění, jestliže pojištěný bez souhlasu pojišťovny uznal povinnost nahradit škodu a její výši, nyní pojistitel provádí vlastní šetření na základě ohlášení škodní události.

13. Zákon zrušil limitní hranici pro postěžní nárok pojistitele, která byla stanovena na max. 50 % vyplaceného pojistného; je tedy na vůli pojistitele, v jakém rozsahu bude svůj regresní nárok uplatňovat, je omezen pouze výší pojistného plnění, kterou z dané pojistné události vyplatil.

14. Zásadní vliv na aktuální znění zákona mají směrnice Evropské unie, tlak na sblížení právních úprav je dán zejména rozvojem vnitřního trhu a svobody pohybu. Bylo třeba nastolit jednotný systém a právní jistotu pro občany Evropské unie, kteří se pohybují mimo svůj domovský stát. Harmonizaci zajišťují motorové směrnice.

15. První tři motorové směrnice – první směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. 4. 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občansko-právní

odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. 12. 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. 5. 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – byly podkladem pro vytvoření zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Jejich nejvýznamnějším přínosem bylo zavedení povinného odpovědnostního pojištění motorových vozidel v členských státech a systému mezinárodních zelených karet (členský stát měl povinnost zajistit, že vozidlo s obvyklým stanovištěm v tomto státě bude pojištěno), stanovení limitu pojistného plnění (v roce 1983 to bylo 350 000 ECU u škod na zdraví pro každého poškozeného, 100 000 ECU při škodách na majetku), stanovení povinnosti pro členské státy vytvořit kanceláře pojistitelů a zavedení zákazu výluky z pojištění – pojistitel se má hojit na pojištěném, ne na poškozeném (C-129/94, Ruiz Bernáldez – viz jud. č. 4).

16. **Třetí motorová směrnice** výrazně podpořila volný pohyb, když zavedla princip „*single premium*“, dle kterého jedna pojistná smlouva pokrývá svým rozsahem celé území Evropské unie a zaručuje svým obsahem právní ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě, a pokud je širší pojistná ochrana členského státu, kde má vozidlo své obvyklé stanoviště, pak právní ochranu tohoto státu. Povinné krytí bylo rozšířeno na škody na zdraví všech cestujících vyjma řidiče vozidla odpovědného za dopravní nehodu.

17. Čtvrtá až šestá motorová směrnice byly vydány po účinnosti komentovaného zákona, a proto si tento zákon vyžádal novelizace. **Čtvrtá motorová směrnice** posílila ochranu zájmů poškozených zavedením institutu škodního zástupce, který má zabezpečit poškozeným jednodušší dosažení odškodnění z dopravních nehod vzniklých při jejich pobytu v některém z členských států mimo jejich bydliště. Dále byla vytvořena informační střediska, která poskytují informace o pojistitelích a pojištěných pro snadnější uplatnění nároku na náhradu škody u cizího pojistitele. Do komentovaného zákona byly včleněny zákonem č. 47/2004 Sb.

18. **Pátá motorová směrnice** přinesla výkladová a zpřesňující pravidla pro předchozí směrnice. Byly navýšeny minimální limity pojistného plnění, u škody na zdraví na částku 1 000 000 eur na každého poškozeného (5 000 000 eur na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených) a u věcných škod na částku 1 000 000 eur bez ohledu na počet poškozených, těchto limitů měly státy dosáhnout do roku 2013. Právní předpisy České republiky dosahovaly již před přijetím směrnice těchto minimálních limitů plnění u škod na zdraví, bylo nutné zvýšit pouze limit u věcných škod z 18 milionů Kč na 35 milionů Kč. Směrnice z důvodu nespravedlivého snížení ochrany poškozených zakázala započtení spoluúčasti poškozené osoby v případě věcných škod způsobených nepojištěnými vozidly. Směrnice přinesla i nové pojetí zelené karty, kdy zelená karta se stala jediným průkazem pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jak v domácím státu, tak i v cizím členském státu. Pojistiteli vznikla povinnost vydat pojistníkovi na žádost potvrzení o trvání pojištění. Dosud se zelenou kartou prokazovalo povinné pojištění pouze v zahraničí. V souvislosti s principem teritoriality (jedno povinné pojištění v komunitárním právu

pokrývá celé území Evropské unie) bylo pojistiteli zakázáno ukončovat pojistný vztah v důsledku provozu vozidla mimo stát jeho registrace, ale pojistníkovi vznikla možnost za stanovených podmínek pojištění přerušit. Další změny nebylo třeba do zákona zavádět, neboť je již obsahoval, např. přímý nárok poškozeného vůči pojišťovně.

19. První až pátá motorová směrnice byly sjednoceny do jednoho předpisu v podobě **šesté motorové směrnice** Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. 9. 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění, účinné od 27. 10. 2009, která plně nahrazuje předešlé právní akty a v plném znění zachovává jejich obsah. Směrnice zachovala předchozí pravidla i lhůty, došlo pouze ke sjednocení právní úpravy do jednoho právního předpisu z důvodu srozumitelnosti a jednoduchosti práva Evropské unie hlavně pro účely transpozice do národních právních řádů. Text Šesté motorové směrnice obsahuje srovnávací a převáděcí tabulku článků předešlých směrnic. Šestá motorová směrnice v kontextu českého právního řádu nepřináší nové změny, došlo v ní především ke sjednocení právní úpravy z několika motorových směrnic do jedné. Právní úprava Šesté motorové směrnice je velice kvalitní a výrazně posiluje ochranu práv poškozených, problémy vznikají při transpozici do vnitrostátních právních úprav. V České republice se tento problém vyskytl při stanovení rozsahu pojištění odpovědnosti.

20. Z části textu o vývoji právní úpravy pojištění odpovědnosti můžeme odvodit vznik lidového označení „povinné ručení“. Toto označení odpovídá prvním úpravám povinného pojištění v zákonu č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů.

21. Za další prameny práva v povinném pojištění lze pokládat **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů** (zákon o silničním provozu), který stanovuje pravidla provozu na pozemních komunikacích a povinnosti účastníků provozu, a **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně 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), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.**, který upravuje registraci a schvalování technické způsobilosti vozidel. Pravidla provozu a technická způsobilost vozidel jsou důležité pro šetření škodné události pojistitelem a následné uplatnění jeho regresního nároku.

22. Pramen práva, který se vztahuje k jednomu z hlavních subjektů pojištění – pojistiteli, je **zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojišťovnictví)** který upravuje podmínky provozování pojišťovací činnosti, dohled České národní banky a stanoví odvětví životních a neživotních pojištění.

23. Základní právní úprava odpovědnosti za újmu je obsažena v **zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník**, který je *lex generalis* ke komentovanému předpisu. Občanský zákoník definuje podmínky vzniku povinnosti nahradit škodu z provozu dopravních prostředků a odlišuje ji tak od obecné povinnosti k náhradě újmy.

24. Jako *lex specialis* vystupuje komentovaný zákon ve vztahu k zákonu č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kdy sám vymezuje v § 16 a § 16a přestupky a správní delikty fyzických a právnických osob v souvislosti s povinným pojištěním. Ustanovení zákona obsahují nejen dispozice, ale jsou v nich uvedeny i sankce, zpravidla ve formě peněžitého trestu, případně zákazu činnosti.

**K odst. 2**

25. Zákon vymezuje typy pozemních komunikací, na nichž je možno provozovat vozidlo pouze za splnění podmínky, že ten, kdo provozuje vozidlo, je pro případ vzniku povinnosti nahradit újmu vzniklou z tohoto provozu pojištěn. Předmětem pojištění není vozidlo, je jím povinnost k náhradě újmy způsobená provozem tohoto vozidla. Pojištění se vztahuje a uzavírá pro dané vozidlo, nikoliv pro jednotlivé řidiče. Platí tak, že z pojištění vozidla je kryta povinnost k náhradě újmy způsobené kterýmkoliv jeho řidičem. Následný vztah mezi pojistitelem a škůdcem upravuje § 10. Je logické, že se pojištění vztahuje k provozovanému vozidlu, protože u něj se může střídat několik řidičů (potenciálních škůdců), nikoliv k jednotlivému řidiči, který by si musel pro každý případ provozování vozidla stejného či jiného zřizovat nové pojištění, ani nelze povinnost pojištění vztáhnout k udělení řidičského oprávnění, neboť ne všichni držitelé řidičského oprávnění jsou aktivními řidiči vozidel.

26. Zákon vyžaduje pojištění při provozu na vymezených typech pozemních komunikací – dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace (definice těchto pojmů – viz § 2–7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). Provozování vozidla mimo tyto komunikace povinné pojištění nekryje. Účelovou komunikací, která není veřejně přístupná a v daném případě se na ni nebude pojištění vztahovat, je např. parkoviště rekreačních chat, polní cesty, soukromé pozemky. Tato právní úprava se však v současné době jeví jako nevyhovující, neboť nereflexuje aktuální judikaturu Soudního dvora Evropské unie. Ministerstvo financí již připravuje vládní návrh zákona, který by měl požadavkům Soudního dvora Evropské unie vyhovět. Jedná se o zásadní rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-162/13 Damijan Vnuk proti Zavarovalnica Triglav d. d. (viz jud. č. 3). Soudní dvůr EU zde řešil předběžnou otázku týkající se výkladu čl. 3 odst. 1 První motorové směrnice. V daném případě traktor způsobil újmu při pojiždění na soukromém dvoře. Dle stávající české právní úpravy došlo ke vzniku újmy mimo pozemní komunikaci vyjmenovanou v § 1 odst. 2, a proto újma takto vzniklá není kryta povinným pojištěním. Soudní dvůr EU se zabýval výkladem pojmu „provoz vozidel“ a „použití vozidla“ ve vztahu k jeho obvyklé funkci. Dále řešil otázku, zda se pojištění krytí povinného pojištění vztahuje jen na újmu vzniklou v silničním provozu nebo pokrývá všechny škody související s používáním a fungováním vozidla. Soudní dvůr EU dospěl k závěru, že čl. 3 odst. 1 První motorové směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Uvedený pojem by se tak mohl vztahovat i na pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly. Z tohoto rozhodnutí vyplývá nezbytnost rozšíření české právní úpravy z pojištěního krytí provozu na vyjmenovaných pozemních komunikacích na pojištění krytí jakéhokoliv obvyklého provozu vozidel.

27. Nejvyšší soud v rozsudku NS 25 Cdo 3925/2013, č. 71/2015 Sb. NS k danému uvedl, že „škoda je způsobena zvláštní povahou provozu motorového vozidla tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů“. Situace, kdy se jedná o provoz motorového vozidla, vykládá judikatura tradičně velmi široce. O provoz jde i v případě pouhé přípravy k jízdě, bezprostředních úkonů



po ukončení jízdy, uvedení motoru do chodu v garáži (viz rozsudek bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71, uveřejněný pod č. 9/1972 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek), jakož i v případě samovolného pohybu vozidla bez současného uvedení jeho motoru do chodu (viz zprávu bývalého Nejvyššího soudu SSR ze dne 23. 11. 1983, Cpj 10/83, uveřejněnou pod č. 3/1984 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, dále jen „R 3/1984“). Jedním z důvodů pro širší pojetí provozu motorového vozidla je samotné naplnění smyslu a účelu institutu objektivní odpovědnosti za škodu v dopravě. Tím je zvýšená a účinná ochrana poškozených před škodami vyplývajícími z rizikové činnosti, která není člověkem plně ovladatelná, a v případě vzniku škody je pro poškozeného s ohledem na specifický charakter této činnosti podstatně ztížena možnost prokázat předpoklady odpovědnosti za zavinění konkrétního škůdce, jelikož pravidelnost v dopravě je komplikovanost nehodových dějů a spolupůsobení několika příčin najednou. Účinnou ochranu poškozeným je třeba poskytnout vždy, když jim škoda vznikne ve věcné souvislosti s provozem dopravy či dopravního prostředku a je způsobena jeho zvláštní povahou.

Nelze přehlédnout též úzkou souvislost právní úpravy odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a povinného pojištění této odpovědnosti. Příznačným rysem provozu dopravních prostředků je značná výše škod provozem způsobených, jejichž náhrada zpravidla není v silách jednotlivce (o takový případ jde právě v projednávané věci). Povinné pojištění je součástí systému ochrany poškozených, jehož efektivitu je rovněž nutno vzít na zřetel při výkladu právních předpisů, jenž tento systém tvoří. I proto je nutné vykládat pojem provozu dopravních prostředků natolik široce, aby se těm, kdo byli provozem poškozeni, dostalo účinné ochrany. Nemůže být přitom rozdíl mezi ochranou poskytnutou ekonomicky silným osobám (jakou je v dané věci žalobce) a např. fyzickým osobám poškozeným na zdraví. Široký výklad § 427 obč. zák. odpovídá též interpretaci článku 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. 4. 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, jak ji podal Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku ze dne 4. 9. 2014 ve věci D. V. proti Zavarovalnica Triglav d. d., vedené pod sp. zn. C-162/13.

Ve světle širokého výkladu je za provoz motorového vozidla nutno považovat též situaci, kdy vozidlo v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojíždícím a z jakých důvodů. V uvedeném případě totiž stále existuje věcná souvislost vzniklé škody s provozem motorového vozidla a pro naplnění výše uvedeného účelu institutu objektivní odpovědnosti v dopravě se jeví takový výklad nezbytným.

S uvedenými závěry není v rozporu ani judikát bývalého Nejvyššího soudu Československé republiky ze dne 18. 1. 1939, sp. zn. Rv I 373/38 (Vážný 17185). Ačkoli jde o rozhodnutí z třicátých let minulého století, které se týká výkladu § 45 odst. 1 tehdy účinného zákona č. 81/1935 Sb., jsou v něm dovozené právní závěry použitelné v dnešní době potud, že i stojící vozidlo je v provozu, dokud není z provozu vyzrazeno vhodným a místu, času, jakož i jiným okolnostem přiměřeným způsobem, např. takovým postavením mimo pravidelnou jízdní dráhu, že není překážkou pravidelné

obecné dopravě a že při ní není třeba mít na ně zřetel. V provozu tedy není vozidlo, které je z něj vyřazeno vzhledem ke konkrétním okolnostem vhodným a přiměřeným způsobem tak, aby nevytvářelo překážku pro ostatní účastníky provozu. Zpravidla tomu tak bude v případě odstavení vozidla na k tomu určenému parkovišti či odpočívadle. V provozu taktéž nebude vozidlo, které je dlouhodobě odstaveno (obdobně R 3/1984). Pro řádné vyřazení vozidla z provozu nepostačí pouhé jeho zanechání nevhodným způsobem na takovém místě, kde bude tvořit překážku pro ostatní účastníky provozu.

V tomto smyslu je nutné vykládat také rozsudek bývalého Nejvyššího soudu ČSR ze dne 31. 5. 1974, sp. zn. 2 Cz 10/74, uveřejněný pod č. 39/1975 Sbírkou soudních rozhodnutí a stanovisek. Pokud se v tomto judikátu jako jeden z příkladů, kdy rovněž jde o provoz dopravního prostředku i v situaci, kdy vozidlo není v pohybu, uvádí, že řidič nenechal vozidlo stát bez možnosti v případě potřeby zasáhnout, míří tento judikát na obvyklé situace, kdy řidič uvedl vozidlo do klidu nebo s ním přerušil jízdu, ale nepřestal být účastníkem silničního provozu, protože má možnost v případě potřeby zasáhnout. V projednávaném případě vyznačujícím se značně neobvyklými okolnostmi však řidič pro poškození vozidla uvízlého v důsledku jeho úmyslného jednání (tedy okolnosti mající původ v provozu) na železniční trati takovou možnost neměl, a proto okolnost, že nepojízdné vozidlo na trati zanechal, respektive nepodařilo se mu jej vyprostit, nevylučuje závěr, že zůstalo v provozu – viz jud. č. 2.

28. Aby bylo možné uhradit vzniklou újmu pojistným plněním, musí být splněny dvě podmínky: a to, že se musí jednat o újmu způsobenou provozem vozidla (škoda způsobená jinak než provozem vozidla není pojištěním kryta, např. újma vzniklá v okolí vozidla, které bylo zapáleno zápalnou lahví) a osobě, jejíž činnost je kryta povinným pojištěním, musí vzniknout povinnost k náhradě újmy (musí odpovídat za škodu).

29. Pojištěno musí být i vozidlo, které je pouze ponecháno na pozemní komunikaci. Pojištění se vztahuje i na všechna vozidla registrovaná v České republice, která způsobí újmu na území cizího státu.

30. Zákon zakazuje provozovat vozidlo bez pojištění odpovědnosti, naproti tomu slovenská právní úprava přikazuje osobě, které je povinnost uzavřít pojištění uložena, toto pojištění uzavřít nejpozději v den prvního použití vozidla.

### K odst. 3

#### III. Vývoj právní úpravy pojistných smluv o povinném pojištění

31. Určitá dílčí úprava pojistných smluv se objevila již v kodexech předcházejících rakouskému obecnému občanskému zákoníku z roku 1811 (ABGB), např. v theresiánském kodexu.

32. Následně úpravu pojistné (pojišťovací) smlouvy v omezeném rozsahu obsahoval rakouský obecný občanský zákoník z roku 1811. ABGB řadil pojistné smlouvy mezi smlouvy odváznuté, plnění jedné strany bylo závislé na budoucí nejisté události. ABGB byl dlouho připravován, pojistné právo (§ 1288–1292 ABGB) v době jeho příprav ještě nebylo příliš rozšířené. Brzo po přijetí zákoníku se rychleji rozvinulo, a proto začala být úprava obsažená v ABGB nedostačující.

33. Pro právní vztah z pojištění byla rozhodující pojistná smlouva, která pojistiteli (dle rozhodnutí císaře Františka I. ze dne 4. 9. 1819 se výlučnými zajišťovateli pojištění staly

pojišťovny) umožňovala dohodnout si s pojištěným podmínky jednostranně výhodné pro pojistitele, a tak zachovat jeho ekonomickou převahu. Zákonná právní úprava nedostačovala, pojistné podmínky se staly hlavním právním podkladem pro řešení sporů.

34. Pojišťovací regulativ z roku 1896 zavedl intervenci státu ve formě dozoru. Pojišťovny musely předkládat ke schválení státnímu dozoru své pojistné podmínky a tarify pojistného. Říšský zákon č. 501/1917 ř. z., o pojistné smlouvě, určil hlavní zásady pojistného práva, kterými se pojistné podmínky musely řídit. Tento zákon byl převzat do prvorepublikové právní úpravy a nahrazen až zákonem č. 145/1934 Sb., o pojistné smlouvě.

35. Po znárodnění československých pojišťoven (na základě dekretu prezidenta republiky č. 103/1945 Sb., o znárodnění soukromých pojišťoven) v roce 1948 a jejich sloučení do jediného monopolu Československé pojišťovny došlo k celkovému přepracování právní úpravy pojištění zákonem č. 85/1952 Sb., o pojišťovnictví, později zákonem č. 82/1966 Sb., o pojišťovnictví (novelizován zákonem č. 162/1968 Sb.). Samostatně byla pojistná smlouva upravena zákonem č. 189/1950 Sb., o pojistné smlouvě. Tento zákon byl zrušen rekodifikací občanského zákoníku v roce 1964 a pojistná smlouva byla upravena jako zvláštní smluvní typ v § 345–385 (později § 788–828) zák. č. 40/1964 Sb. Podzákonou úpravu představovaly vyhláška ministerstva financí č. 197/1964 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel, a vyhláška ministerstva financí ČSR č. 123/1974 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Českou státní pojišťovnou.

36. Základním předpisem pro hmotněprávní úpravu pojistné smlouvy byl od 1. 1. 1992 do 31. 12. 2004 zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. Pojistná smlouva byla upravena v části osmé hlavy patnácté zák. č. 40/1964 Sb. „Na rozdíl od předchozí úpravy pojistných podmínek, které byly pro jednotlivé druhy pojištění vydávány vyhláškami ministerstva financí, prohlašuje nová právní úprava § 788 zák. č. 40/1964 Sb., tzv. všeobecné pojistné podmínky, na něž se pojistné smlouvy odvolávají, za součást této pojistné smlouvy (Velebová, 1993, s. 101–102 – viz lit. č. 8).“ Všeobecné pojistné podmínky jsou součástí pojistné smlouvy, v obecné rovině vymezují práva a povinnosti pojistného právního vztahu. K pojistné smlouvě musí být připojeny nebo s nimi musí být pojištěný před uzavřením pojistné smlouvy seznámen.

37. Od 1. 1. 2005, kdy nabyl účinnosti zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, byla založena dualita právní úpravy pojistné smlouvy. Pojistné smlouvy uzavřené od 1. 1. 2005 do 31. 12. 2013 se řídí právní úpravou zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, za subsidiárního užití zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. Pojistné smlouvy uzavřené do 31. 12. 2004 se řídí právní úpravou § 788–828 zák. č. 40/1964 Sb. Účinnost smluv ani délka trvání nemají na použitou právní úpravu vliv.

38. Dle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, se až do jejich zakončení řídí i všechny lhůty bez ohledu na to, zda začaly běžet přede dnem účinnosti zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, nebo po něm. To potvrzuje i usnesení III. ÚS 51/95 (viz jud. č. 1), podle kterého „tato úprava je v souladu s požadavkem na zachování kontinuity práva a právní jistoty všech účastníků pojistně-právních vztahů. Jiný přístup by mohl znamenat retroaktivitu zákona, což je z hlediska ústavního pořádku nepřijatelné“. Postižní práva, ať již originárně vzniklá, či ta, která na pojistitele přecházejí na základě zákona, se řídí

právem, které se použije pro pojistnou smlouvu, z níž postížní práva pocházejí. Novací byla většina dříve uzavřených smluv převedena z právní úpravy zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, do právní úpravy zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě.

39. Ke dni 1. 1. 2014 nabyl účinnosti zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který převzal podstatnou část zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě. Ustanovení § 2758–2872 obč. zák. obsahují právní úpravu základních pojmů pojistné smlouvy a pojištění, v § 2894–2971 obč. zák. je upravena náhrada újmy. Důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku k převzetí úpravy obsažené v zákoně č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, uvádí následující: „... *To vedlo k přijetí zákona o pojistné smlouvě č. 37/2004 Sb., který byl připravován relativně dlouho a vykazuje mimořádnou kvalitu. Jeho úprava se tudíž přejímá do osnovy občanského zákoníku bez zásadních věcných změn, většinou jen se stylistickými a systematickými úpravami podřizujícími se celkové koncepci navrhovaného zákoníku a s několika drobnějšími upřesněními nebo změnami odstraňujícími některé dílčí nedomyšlenosti nebo inspirovanými zahraničními úpravami.*“ Občanský zákoník obnovuje tradici a znovu zařazuje do svého obsahu pojistné smlouvy jako smlouvy odvázně.

40. Podle platné právní úpravy se pojistné vztahy z „povinného ručení“ řídí zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, pojistnou smlouvou a všeobecnými pojistnými podmínkami. Podle § 2774 obč. zák. pojistné podmínky vymezí zpravidla podrobnosti o vzniku, trvání a zániku pojištění, pojistnou událost, výluky z pojištění a způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost. Všeobecné pojistné podmínky musí být součástí pojistné smlouvy nebo k ní přiloženy a pojistitel s nimi musí pojistníka seznámit před uzavřením smlouvy (zpravidla pojistitele při uzavírání smlouvy zastupuje pojišťovací zprostředkovatel, viz § 5 obč. zák. povinnost nadstandardně pečlivého jednání profesionála a následná odpovědnost dle § 2950 obč. zák.). V případě smluv uzavíraných formou obchodu na dálku nemusí pojistitel seznamovat pojistníka s pojistnými podmínkami před uzavřením pojistné smlouvy, musí mu je ale sdělit co nejdříve po jejím uzavření. Subsidiárně se použije zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, (neuplatní se ustanovení o neúměrném zkrácení a změně okolností, výjimku tvoří podstatná změna pojistného rizika, viz komentář § 2790–2795 obč. zák.) a právní předpisy o ochraně spotřebitele. Ochrana slabší smluvní strany se vztahuje na každého pojistníka (člověka, podnikatele, právnickou osobu, obchodní korporaci), který není odborníkem v oblasti pojištění.

41. V současné době vedle sebe tedy existují tři různé právní úpravy pojistných smluv. Podle § 3036 obč. zák. se všechny lhůty a doby, které začaly běžet přede dnem nabytí účinnosti občanského zákoníku, lhůty a doby pro uplatnění práv, které se řídí dosavadními právními předpisy, i když začnou běžet po dni nabytí této účinnosti, posuzují až do svého ukončení podle dosavadních právních předpisů.

42. Práva na náhradu škody, vzniklá porušením povinnosti stanovené právními předpisy, k němuž došlo přede dnem nabytí účinnosti občanského zákoníku, jsou dle § 3079 obč. zák. posuzována podle dosavadních právních předpisů. Pokud ke dni účinnosti občanského zákoníku nebylo soudně rozhodnuto o náhradě škody, připouští občanský zákoník aplikaci ustanovení o náhradě nemajetkové újmy, pokud o to poškozený požádá a jsou-li pro to mimořádné důvody hodné zvláštního zřetele.

**Související ustanovení:**

§ 3 – pojistná smlouva, § 5 – výjimky z pojištění odpovědnosti, § 6 a § 7 – rozsah pojištění odpovědnosti, § 9 – pojistné plnění, § 14 – hraniční pojištění, § 16–17 – správní delikty, § 18–25 – kancelář, § 27 a § 29 – přechodná ustanovení, § 34 – účinnost

**Související předpisy:**

obč. zák., – zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, – zák. o podmínkách provozu na poz. kom., – § 420, § 427 zák. č. 40/1964 Sb., ve znění účinném do 1. 1. 2014, – § 788 a násl. zák. č. 40/1964 Sb., ve znění účinném do 1. 1. 2005, – zák. č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ve znění účinném do 1. 1. 2014

**Z judikatury:**

1. Tato úprava (*pozn. aut. dle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník se až do jejich zakončení řídí i všechny lhůty bez ohledu na to, zda začaly běžet přede dnem účinnosti zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě nebo po něm*) je v souladu s požadavkem na zachování kontinuity práva a právní jistoty všech účastníků pojistně-právních vztahů. Jiný přístup by mohl znamenat retroaktivitu zákona, což je z hlediska ústavního pořádku nepřipustné (**usnesení Ústavního soudu ze dne 15. 6. 1995, sp. zn. III. ÚS 51/95**)
2. Motorové vozidlo je v provozu i tehdy, jestliže v důsledku selhání řidiče vytvoří překážku pro ostatní účastníky provozu (i provozu jiného druhu), která pro ně představuje bezprostřední nebezpečí kolize, a to bez ohledu na skutečnost, zda je v okamžiku škodné události v chodu motor takového vozidla nebo zda se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojízdným a z jakých důvodů. Selháním řidiče se rozumí jakékoliv volní i mimovolní chování, jež je v příčinné souvislosti se vznikem škody, od úmyslného jednání (sebevražedný pokus, útok vozidlem, záměrné poškození vozidla), přes nedbalostní jednání (běžné nehody způsobené porušením pravidel silničního provozu), až po nezaviněná jednání (nezvládnutí složité dopravní situace, zdravotní indispozice). (**rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, č. 71/2015 Sb. NS**)
3. Čl. 3 odst. 1 první motorové směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ obsažený v tomto ustanovení vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci. Uvedený pojem by se tak mohl vztahovat na takový pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly. (**rozsudek Soudního dvora EU ze dne 4. 9. 2014, C-162/13, Damijan Vnuk vs. Zavarovalnica Triglav d. d.**)
4. Jakákoli vyluka je považována za neplatnou s ohledem na postih třetích stran – poškozených, dokonce i když tyto klauzule pokrývají jednání protikladné k veřejnému zájmu (např. řízení v opilosti, pojistný podvod). Tyto třetí strany nejsou efektivně odpovědné za toto chování a penalizovat je zbavením pojistného plnění by žádným způsobem nepřispělo k prevenci. (**rozhodnutí Evropského soudního dvora ze dne 28. 3. 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez**)

**Z literatury:**

- HRADEC, J. Normy EU platné pro pojišťovnictví. *Pojistné rozpravy* [online]. 1999, roč. 2, č. 6, s. 6. Dostupné z: [http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/1999/Pojistne\\_Rozpravy\\_1999\\_6.pdf](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/1999/Pojistne_Rozpravy_1999_6.pdf) [cit. 2015-01-12].
- KARFÍKOVÁ, M., PŘIKRYL, P., ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. 1. vyd. Praha: Orac, s. r. o., 2001, s. 98.
- MARVAN, M., CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu*. 2. díl. 1. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993, s. 278.
- MESRŠMÍD, J. Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. *Pojistné rozpravy* [online]. 2008, roč. 11, č. 23, s. 208. Dostupné z: [http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2008/Pojistne\\_Rozpravy\\_2008\\_23.pdf](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2008/Pojistne_Rozpravy_2008_23.pdf) [cit. 2015-01-12].