

CONTRACTUAL DUTY IN COMPULSORY INSURANCE

PAVEL PETR

VŠB-Technical University of Ostrava, the Czech Republic

Abstract in original language:

Stat' je rozčleněna do tří kapitol. První se zabývá vývojem právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Druhá pojednává o právních aspektech tzv. povinného ručení. Osvětlujeme rozdíly mezi instituty odpovědnosti a ručení. Pro určení právní povahy pojištění, se klíčovou jeví změna jeho povahy z původně zcela dobrovolného, přes zákonné, až po povinně smluvní. Dále poskytujeme vymezení uvedených termínů, včetně uvedení možných teoretických konstrukcí tohoto typu pojištění.

Key words in original language:

Povinné ručení; smluvní přímus; kontraktační povinnost; odpovědnost.

Abstract:

The main aim of this thesis is to analyze car damage liability insurance. In the Czech Republic, each vehicle must possess Traffic Liability Act insurance. Damage liability arranged within the insurance covers the damage caused by vehicle and other situations which have its origin in the traffic. The insurance is arranged by the Traffic Liability Act which shows the principle of compulsory insurance. That means that everybody who provides a vehicle is legally bound to enter an insurance liability contract with any insurance provider.

Key words:

Compulsory insurance; Contractual duty; liability.

1. VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla byla uložena nejprve jen některým majitelům a provozovatelům motorového vozidla. Tato povinnost se totiž nejdříve týkala jen pilotů letadel. Majitelé jiných motorových vozidel však časem sami začali pociťovat potřebu uzavřít pojištění odpovědnosti, a tak si ho u pojišťoven začali sjednávat, avšak dobrovolně, nikoli ze zákona.

Podle Všeobecného občanského zákoníku z roku 1811, který platil na tehdejší území ČSR, byla odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla omezená jen na princip odpovědnosti za zavinění. Až v roce 1908 se tzv. automobilovým zákonem odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla pojištění rozšířilo na odpovědnost za následek nehody bez zavinění. Zásada dobrovolnosti na uzavření takového pojištění trvala až do konce roku 1932.

Od roku 1933 vstoupil v účinnost zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorových vozidel. Podle citovaného zákona se doprava osob nebo nákladu, pravidelná i nepravidelná, vykonávaná živnostensky pokládala za koncesovanou živnost. Koncesionář byl povinen uzavřít pojištění odpovědnosti na zabezpečení závazků vyplývajících z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v této činnosti. Tak se u nás poprvé zavedlo povinné pojištění pro některé provozovatele motorových vozidel. Pokud koncesionář živnostenskému úřadu

neukázal doklad o uzavření povinného ručení, nesměla se mu vydat koncesní listina na vykonávání živnosti.

Později v zákoně č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovým vozidlem, uložil zákonodárce povinnost uzavřít pojištění každému držiteli vozidla, které bylo v registru československých motorových vozidel. Tento zákon nabyl účinnosti 1. 11. 1935. Majitel vozidla byl povinen pojistit jak sebe, tak osobu, jež řídila vozidlo s jeho vědomím. Pojištění se uzavíralo v pojišťovnách, které k tomu získaly oprávnění. Pojišťovny však nehradily škody do 400 Kč a z vyšších částek pak pojistník hradil 10 % ze svého, nejméně však 400 Kč a nejvíc 20 000 Kč. Daný zákon prošel dalšími úpravami, protože jeho nedokonalé znění způsobovalo, že v některých případech poškozeným nebyla uhrazena škoda, na niž měli nárok. V roce 1935 byl rovněž založen „Fond na podporu při úrazech motorovým vozidlem“, který byl dotovaný některými orgány a organizacemi a částečně do něj plynuly i pokuty, jež se ukládaly majitelům motorových vozidel, kteří neměli uzavřené povinné ručení. Z tohoto fondu se pak vyplácela plnění poškozeným.

Zásadním byl z právního hlediska rok 1950, kdy došlo ke změně pojištění. Rozsah a obsah povinného ručení byl rozšířen a povinné pojištění se změnilo na pojištění zákonné. Takový druh pojištění byl v Československu poprvé dán zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu vozidel na veřejných komunikacích. Zákonem, tedy bezsmluvní formu pojištění, umožnil monopol státu. Pojištění vznikalo ze zákona.

Po roce 1989 byla situace postupně měněna řadou, zpravidla podzákoných předpisů¹. Změny se objevily i v rozšíření pojistného krytí o ušlý zisk². Konečně v roce 1999 nabyl částečně³ účinnosti zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Kromě změny koncepce pojištění ze zákonného na povinně smluvní (viz dále), přinesl i konkurenční podmínky a také pestřejší nabídku produktů pojišťoven. Konkurence se nejprve projevila v různé výši limitů pojistného plnění, dále se rozvíjela v oblasti asistenčních služeb a dalších vedlejších produktů. Po uplynutí přechodného období částečné regulace sazeb pojistného se, počínaje rokem 2003, začala projevovat konkurence i v sazbách (cenách) pojistného. Některé pojišťovny provádějí intenzivní segmentaci na trhu povinného ručení, přičemž segmentační kritéria se neustále rozvíjejí.⁴

Právní aspekty tzv. povinného ručení

¹ Např. vyhláška MF č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti.

² Tzv. Velkou novelou občanského zákoníku č. 509/1991 Sb.

³ Srov. § 34 citovaného zákona.

⁴ MORAWSKI, M. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. *Právo a podnikání*. 1999, č. 10. s. 20n.; Důvodová zpráva k zákonu č. 168/1999 Sb.

Ať už se na problematiku pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla díváme z jakéhokoliv úhlu, jsme sváděni zkracovat tento krkolomný název termínem povinné ručení. Ovšem z právního pohledu se jedná o dva zcela odlišné instituty. Jak už vyplynulo z předchozího výkladu o vývoji pojištění je zřejmé, že má prapůvod v rozdílném vývoji institutu pojištění z původně zcela fakultativního, přes pojištění zákonné až po současné pojištění povinně smluvní. K rozdílům mezi odpovědností a ručením srov. níže.

2. ODPOVĚDNOST

Pojem „odpovědnosti“ patří k jedněm z nejdiskutovanějších na poli právní vědy. Převážně⁵ je v teorii zastáván názor, podle něhož je odpovědnost vymezována jako sekundární právní povinnost, která vznikla subjektu, jenž porušil primární právní povinnost vyplývající pro něj ze zákona nebo z jiné právní skutečnosti (např. ze smlouvy). Tato sekundární neboli jinak nazývaná též odpovědnostní povinnost je v podstatě sankcí ukládanou rušiteli primární právní povinnosti a znamená zatížení subjektu, jenž porušil právo určitými nepříznivými následky. Uvedený sankční následek je různého charakteru a projeví se v závislosti na povaze porušené primární povinnosti buď v majetkové sféře rušitele (což je v občanském právu, které upravuje především vztahy majetkové pravidlem), nebo v jeho sféře osobní.

Této odpovědnostní povinnosti odpovídá na druhé straně oprávnění subjektu, vůči němuž byla porušena primární právní povinnost domáhat se splnění uvedené odpovědnostní povinnosti. Odpovědnostní povinnost a jí korespondující právo oprávněného subjektu tvoří obsah odpovědnostního vztahu, který existuje vedle nebo namísto porušeného primárního právního vztahu. Daný odpovědnostní vztah má podobu relativního závazkového vztahu, přičemž právním důvodem jeho vzniku je porušení určité právní povinnosti, tedy protiprávní úkon. Svou podstatou se neodlišuje od jiných závazkových vztahů vzniklých na základě právního úkonu, zejména smlouvy. Liší se od nich však svou funkcí, neboť zatímco účelem závazků z právních úkonů je dosažení určitého ekonomického cíle subjektů, je funkcí odpovědnostních závazků náprava (reparace), resp. satisfakce újmy vzniklé porušením práva v majetkové či osobní sféře postiženého subjektu. Právním důvodem vzniku odpovědnostních závazků je zásadně protiprávní úkon. V některých případech je povinnost k nápravě vzniklé újmy stanovena i tehdy, když jejímu vzniku nepředcházelo protiprávní jednání odpovědného subjektu (srov. např. odpovědnost za škodu způsobenou provozní činností).⁶

3. RUČENÍ

Způsobem zajištění závazku poskytovaného třetí osobou, který patří k nejfrekventovanějším, je ručení. Jde o závazek, jímž se třetí osoba (ručitel) zavazuje vůči věřiteli, že splní pohledávku věřitele sama, jestliže ji neuspokojí dlužník. Ručitel zajišťuje závazek věřitele celým svým majetkem, nikoli určitou věcí nebo určitou částí majetku. Ručení je akcesorickým vztahem, tj. přistupuje k hlavnímu závazku a sdílí zásadně jeho osud, a dále vztahem subsidiárním, tj. lze realizovat tehdy, není-li realizován závazek hlavní.

⁵ Jiné stanovisko zastával např. slovenský akademik Š. Luby.; naopak shodně např. FIALA, J. a kol. *Lexikon občanského práva*. 2. vydání. Ostrava : Sagit, 2001, s. 161n. nebo KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. a kol. *Občanské právo hmotné I*, 4. akt. a dopl. vyd., Praha : ASPI, 2006, s. 612.

⁶ FIALA, J. a kol. *Lexikon občanského práva*. 2. vydání. Ostrava : Sagit, 2001, s. 161n.

Ručitel je povinen dluh splnit, nesplní-li jej dlužník, ačkoli byl k tomu věřitelem písemně vyzván. Ručitel může přitom uplatnit všechny námitky, které by proti věřiteli měl dlužník. Uznání dluhu dlužníkem je vůči ručiteli účinné, jen vysloví-li s ním ručitel souhlas. Ručitel může plnění odepřít, pokud věřitel zavínil, že pohledávka nemůže být uspokojena dlužníkem. Ručiteli, který splnil svůj ručitelský závazek, náleží právo požadovat na dlužníkovi náhradu za plnění poskytnuté věřiteli (tzv. regres).⁷

Z uvedeného tedy jasně vyplývá, že nelze pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla označovat, bez vysvětlení, jako povinné ručení. Toto označení je právně sporné, protože neoznačuje podstatu institutu. Jedná se tedy o pojištění pro případ vzniku odpovědnostního vztahu souvisejícího s provozem motorového vozidla.

4. TEORETICKÉ KONCEPCE POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI

Existují tři modelová pojetí pojištění odpovědnosti. První z nich klade důraz na konstrukci odpovědnosti za zavinění a můžeme je tedy označit za klasickou koncepci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Uplatňuje se v méně než třetině zemí světa, převážně v zemích s anglosaským zákonodárstvím např. ve Velké Británii, Irsku, Argentíně, Belgii a valné části Kanady aj.

Druhé, které se vyskytuje i u nás, klade důraz na objektivní odpovědnost a označujeme jako modifikovanou koncepci pojištění odpovědnosti. Její používání, se prosadilo především v Evropě. Konkrétní podoba zahrnuje různé variace, včetně modifikace s ostatními teoretickými koncepcemi, zde zmíněnými.⁸

Třetí pojetí již v zásadě pojištěním není. Zužuje institut do podoby pojištění odpovědnosti jen na škody na zdraví. S ohledem na skutečnost, že do pojištění je zahrnut i řidič vozidla, jedná se v zásadě o úrazové pojištění obětí dopravních nehod.

5. PRÁVNÍ POVAHA POJIŠTĚNÍ

Vývoj právní úpravy pojištění odpovědnosti zmíněný v kapitole č. 2., nastínil změnu povahy pojištění. Z původně zcela dobrovolného pojištění, se s nástupem tzv. velkého automobilového zákona v roce 1935 stalo pojištění povinné. Tato úprava platila až do padesátých let, kdy byla koncepce změněna na pojištění zákonné – tj. pojištění, jehož právním důvodem není smlouva nýbrž zákon. Vznikalo naplněním určité právní skutečnosti (v daném případě provozování vozidla).

V roce 2000 se povinné ručení stalo pojištěním povinně smluvním. Povinně smluvní znamená, že jde o zákonem stanovenou povinnost uzavřít toto pojištění, a to formou smlouvy. Teorie hovoří o tzv. smluvním přímusu neboli kontraktační povinnosti. Pojistník tak ještě před zahájením provozu vozidla (např. při nákupu vozidla v autobazaru než s ním vyjede)

⁷ Tamtéž s. 302.

⁸ Op. cit. sub 4, s. 21.

musí uzavřít pojistnou smlouvu. Na rozdíl od pojištění zákonného má možnost zvolit⁹ si pojistitele, tedy pojišťovnu.

6. POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA

Jak jsme již uvedli výše upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla zákon č. 168/1999 Sb. (dále jen zákon). Zákon je systematicky rozčleněn do šesti částí, které jsou dále standardně strukturovány do oddílů a jednotlivých paragrafů. Hned v úvodu (§ 1 odst. 3) je důležitý odkaz na lex generalis pojistných vztahů, zákon č. 37/2004 Sb., tedy zákon o pojistné smlouvě. Není-li zákonem stanoveno jinak řídí se vztahy podpůrně ustanovením zákona o pojistné smlouvě. Z hlediska typologie závazkových vztahů je takto uzavřená pojistná smlouva tzv. absolutním neobchodím.¹⁰ Z komunitárního hlediska transponuje do našeho práva tzv. motorové směrnice¹¹.

7. ÚČEL POJIŠTĚNÍ

Význam institutu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je dán několika faktory. Především samotný provoz vozidla je velmi nebezpečný a vyvolává značné riziko vzniku škod.¹² Dále se vyžaduje zvýšená ochrana poškozených osob. Nejen pasažérů případných nabouraných vozidel, ale i chodců, resp. osob, které jsou nějakým způsobem účastny nehody, resp. nehoda způsobí zásadní dopad v jejich soukromém životě (např. usmrcení osoby blízké a náhrada škody na zdraví dle § 444 odst. 3 ObčZ). S ohledem na výši takto vzniklých škod je nezbytné, aby zainteresované subjekty byly, pro případ vzniku odpovědnosti, pojištěny. Limity pojistného plnění jsou zákonem stanoveny až do výše 35 mil. Kč.

8. TROCHA STATISTIKY

V ČR je v současné době registrováno 6 788 165 motorových vozidel. Většina¹³ z nich musí být pojištěna. Výše škod v rámci pojištění odpovědnosti dosáhla v minulosti cca 46 mld. Kč¹⁴ a stále roste. Ačkoli vzrůstá technická vyspělost vozů a úroveň pasivní bezpečnosti, přesto se na zvýšení celkové sumy škod, podílejí právě škody na zdraví. Tento negativní jev se projevuje zejména na zvyšování pojistných sazeb.

⁹ Až do konce roku 1999 pro stát pojištění formou zákonného pojištění provozovala Česká pojišťovna.

¹⁰ BEJČEK, J. Změny v typologii obchodních závazků. *Obchodní právo*, 2003, č. 12, s. 2-15.

¹¹ 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.

¹² *Příkryl, V.* in KARFÍKOVÁ, M.; PŘÍKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. Praha : Orac, 2001, s.96n.

¹³ Provozovatelé některých vozidel, taxativně vymezených § 5 zákona č.168/199 Sb., nemají povinnost uzavřít pojistnou smlouvu např. vozidla integrovaného záchranného systému aj.

¹⁴ Zdroj: Česká kancelář pojistitelů (2007).

9. PROVOZ VOZIDLA

Provoz vozidla je termín, se kterým zákon spojuje vznik škody, nicméně jej nikde nevynezuje. S přihlédnutím k soudní praxi¹⁵ rozumí se jím doba chodu motoru vozidla, jeho jízda, příprava k jízdě a bezprostřední úkony po jejím skončení a jinou manipulací s vozidlem včetně úkonů potřebných k jeho údržbě. Dále je nutné do provozu vozidla zařadit i tzv. ponechání vozidla. Nejde o prosté „stání“ jak jej uvádí § 25n. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Postihuje totiž i stavy, kdy vozidlo zůstalo nepojízdné např. pro technickou závadu.

10. POJISTNÉ SAZBY A PLURALITA POJIŠTĚNÍ

Až do roku 2002 neexistovala na trhu pojištění konkurence. Původní monopol České pojišťovny, a.s. byl sice zrušen už účinností zákona (r.1999), ale s ohledem na realitu pojistných vztahů začala pluralita fungovat až od roku 2000. Přesto v té době nelze hovořit o „pojistném“ trhu, neboť pojistné sazby byly stále regulovány. Důvodová zpráva k zákonu zdůrazňuje, že tento krok je nezbytný s ohledem na stabilizaci vznikajícího trhu. Přestože pojištění začaly nabízet různé pojišťovny, i současný stav je stále velmi nakloněn České pojišťovně, a.s. Ze setrvačnosti, ale i s ohledem na silné kapitálové postavení, má své vozidlo pojištěno u uvedeného ústavu skoro 36% pojistníků¹⁶.

Jako pozitivní lze na systému označit zavedení tržních podmínek (byť z výše uvedenou výhradou). S tím je spojena i existence bonusu a malusů – motivujících řidiče k bezškodnému průběhu, což je jistě spravedlivější než předchozí právní úprava.

Pojistné sazby jsou dnes dány, kromě bonusů a malusů, několika faktory: vývojem škod v rámci pojištění (který má vzrůstající tendenci), subjektivizací na konkrétního pojistníka. V rámci výpočtu sazby hraje roli pohlaví, věk, event. město, ve kterém bude vozidlo převážně provozováno. V zahraničí se objevují i individualizace směrem k barvě vozu¹⁷.

11. ABSENCE POJIŠTĚNÍ

Případné neuzavření pojistné smlouvy pojistníkem má řadu negativních dopadů. V zahraničí se můžeme dokonce setkat se situací, kdy je takovéto jednání posuzováno jako trestný čin. Odhaduje se¹⁸, že takto nepojištěných vozidel se po českých komunikacích pohybuje cca 200-300 tisíc. Škody, které každoročně vznikají v souvislosti s nepojištěnými vozidly dosáhly v roce 2007 cca 2,7 mld. Kč.¹⁹ Z uvedených důvodů, byl zákonem zřízen tzv. Garanční fond

¹⁵ Např. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30.3.2004, sp. zn.25 Cdo 1277/2003; Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006; Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28.3.2007, sp. Zn. 32 Odo 1397/2005.; Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30.3.2004, sp. zn. 25 Cdo 1277/2003 aj.

¹⁶ 2 212 312 subjektů (2008) – zdroj ČKP; *Pojistník* – ten kdo uzavřel s pojistitelem /pojišťovna/ pojistnou smlouvu. Zpravidla se jedná o subjekt totožný s tzv. pojištěným.

¹⁷ Vyšší procento havárií dopadá dle statistik na řidiče zejm. červených a žlutých vozů.

¹⁸ Kvalifikovaný odhad ČKP.

¹⁹ Objem škod vyplacených z Garančního fondu v roce 2007. (Pro rok 2008 nejsou údaje ještě kompletní – pozn. autora).

jehož správou je pověřena samosprávná organizace pojistitelů – Česká kancelář pojistitelů. Ta je právní osobou a její účel lze spatřovat především ve správě fondu a prevenci škod v silničním provozu.

V souvislosti s novelou zákona účinnou od 1.1.2009 je nezbytné připomenout odlišný režim u nepojištěných vozidel. Podle § 24c, jsou vlastníci a provozovatelé vozidel, kteří nemají sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, počínaje lednem 2009 povinni České kanceláři pojistitelů uhradit zákonný příspěvek do Garančního fondu za každý den, kdy není vozidlo pojištěno.

12. ZÁVĚR

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla označované běžně jako „povinné ručení“ je součástí každodenního života. Přestože se jedná o běžný právní termín, který je laické veřejnosti vcelku srozumitelný, nelze jej z právního pohledu chápat za dostačující.

Předně jedná se o pojištění odpovědnosti za škodu. Jinými slovy jsou zaměňovány dva odlišné právní instituty. Odpovědností rozumíme sekundární právní povinnost, která vznikla subjektu, jenž porušil primární právní povinnost vyplývající pro něj ze zákona nebo z jiné právní skutečnosti. Zatímco ručení je závazek, jímž se třetí osoba (ručitel) zavazuje vůči věřiteli, že splní pohledávku věřitele sama, jestliže ji neuspokojí dlužník.

Z hlediska povahy pojištění se jedná o povinné smluvní pojištění. Nejde tedy o někdejší podobu institutu tzv. zákonné pojištění. Rozdíl spočívá ve faktu, že zatímco zákonné pojištění vzniká ex lege, tak v případě povinně smluvního jde o pouze o smluvní přímus k uzavření pojištění u libovolného pojistitele (pojišťovny), dle svobodného rozhodnutí subjektu, kterému povinnost vzniká (provozovatel vozidla).

Pojištění odpovědnosti je upraveno zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Význam institutu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je dán několika faktory. Především samotný provoz vozidla je velmi nebezpečný a vyvolává značné riziko vzniku škod. Dále se vyžaduje zvýšená ochrana poškozených osob. Proto zákon stanoví i tzv. limity pojistného, upravující minimální hranice pro plnění.

Zákonem upravený systém je ve srovnání s předešlou právní úpravou spravedlivější, neboť více diferencuje mezi řidiči, jejichž provoz vozidla, resp. průběh pojištění je bez škod. Využívá k tomu systému bonusů a malusů.

Konečně zákon dopadá i na problematiku nepojištěných vozů. Zde je nezbytné zmínit Českou kancelář pojistitelů, která mimo jiné spravuje tzv. garanční fond, do něhož plynou plnění z hraničního pojištění, která jsou pak využívána ke krytí škod způsobených nepojištěnými vozidly. V souvislosti s novelou zákona (účinnou od ledna 2009) je třeba kvitovat zavedení povinných odvodů ze strany nepojištěných řidičů, jejichž cílem motivovat provozovatel k uzavření standardního pojištění.

Literature:

- BEJČEK, J. Změny v typologii obchodních závazků. Obchodní právo, 2003, č. 12, s.2-15.

- Fiala, J. a kol. Lexikon občanského práva. 2. vydání. Ostrava : Sagit, 2001, s. 512.
- KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. Základy pojišťovacího práva. Praha : Orac, 2001, s.200.
- KOPECKÝ, K. Povinné ručení - otázky a odpovědi. Praha : Grada, 2004, s. 96.
- KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. a kol. Občanské právo hmotné 1, 4. akt. a dopl. vyd., Praha : ASPI, 2006, s. 612.
- MORAWSKI, M. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Právo a podnikání. 1999, č. 10. s. 20n.
- ŠVESTKA, J.; SPÁČIL, J.; ŠKÁROVÁ, M.; HULMÁK, M. a kol. Občanský zákoník. I. a II. díl. Praha : C.H.Beck, 2008, s. 2293.
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
- Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb. kterou se provádí zákon č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
- Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě.
- Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví .
- Vyhláška Ministerstva financí č.303/2004 Sb., kterou se provádí některá ustanovení zákona o pojišťovnictví.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30.3.2004, sp. zn.25 Cdo 1277/2003.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28.3.2007, sp. Zn. 32 Odo 1397/2005.
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30.3.2004, sp. zn. 25 Cdo 1277/2003

Reviewer:
Igor Kotlán

Contact – email:
pvel.petr@vsb.cz