



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

15. listopadu 2018\*

„Řízení o předběžné otázce – Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 72/166/EHS – Článek 3 odst. 1 – Pojem ‚provoz vozidel‘ – Nehoda s účastí dvou vozidel stojících na parkovišti – Majetková újma způsobená vozidlu cestujícím v sousedním vozidle při otevírání jeho dveří“

Ve věci C-648/17,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Augstākā tiesa (Nejvyšší soud, Lotyšsko) ze dne 13. listopadu 2017, došlým Soudnímu dvoru dne 20. listopadu 2017, v řízení

„**BTA Baltic Insurance Company**“ AS, dříve „**Balcia Insurance**“ SE,

proti

„**Baltijas Apdrošināšanas Nams**“ AS,

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení A. Arabadžev (zpravodaj), předseda druhého senátu vykonávající funkci předsedy šestého senátu, C. G. Fernlund a S. Rodin, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za „**BTA Baltic Insurance Company**“ AS, E. Matveja a W. Stockmeyerem,
- za „**Baltijas Apdrošināšanas Nams**“ AS A. Pečericou,
- za lotyšskou vládu I. Kucina a V. Soņeca, jako zmocněnkyněmi,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s P. Garofolim, avvocato dello Stato,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi K.-P. Wojcikem a A. Saukou, jako zmocněnci,

\* Jednací jazyk: lotyština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 1 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 (Úř. věst. 1972, L 103, s. 1, Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice“).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností „BTA Baltic Insurance Company“ AS, dříve „Baltia Insurance“ SE (dále jen „BTA“) a společností „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS (dále jen „BAN“) ohledně vyplacení pojistného plnění, které uhradila BTA jednomu ze svých zákazníků.

### **Právní rámec**

#### ***Unijní právo***

- 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11) zrušila zejména první směrnici a druhou směrnici Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 1984, L 8, s. 17, dále jen „druhá směrnice“). Vzhledem k datu skutkových okolností věci v původním řízení se nicméně na uvedenou věc použijí zrušené směrnice.
- 4 Článek 1 první směrnice stanovil:  
  
„Pro účely této směrnice se rozumí:  
  
[...]  
  
2. ‚poškozeným‘ jakákoli osoba, která má právo na náhradu jakékoli věcné škody nebo škody na zdraví způsobené vozidly;  
  
[...].“
- 5 Článek 3 odst. 1 této směrnice stanovil:  
  
„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 4 veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření.“

6 Článek 2 odst. 1 druhé směrnice stanovil:

„Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 [první směrnice] bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 [první směrnice], které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

– osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímou oprávněny,

nebo

– osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoľoval řídit dotýčné vozidlo,

nebo

– osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotýčného vozidla.

[...]“

7 Článek 3 této směrnice uváděl:

„Rodinní příslušníci pojištěného, řidiče či kterékoli jiné osoby, která podle občanského práva v případě nehody nese odpovědnost a jejíž odpovědnost je kryta pojištěním uvedeným v čl. 1 odst. 1, nesmějí být v důsledku tohoto příbuzenského vztahu vyloučeni z pojištění u škod na zdraví, které sami utrpěli.“

**Lotyšské právo**

8 Článek 1 Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (zákon o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti majitelů motorových vozidel, kterým se provádí první směrnice a druhá směrnice, dále jen „zákon o povinném pojištění“) stanoví:

„Pro účely tohoto zákona se rozumí:

[...]

2. pojistnou událostí: dopravní nehoda, která vede k zaplacení pojistného.

[...]“

9 Článek 3 tohoto zákona uvádí:

„1. Předmětem povinného pojištění je občanskoprávní odpovědnost majitele nebo držitele motorového vozidla (dále jen ‚občanskoprávní odpovědnost majitele‘) za škodu vzniklou třetí osobě při dopravní nehodě.

2. Každý majitel motorového vozidla přebírá občanskoprávní odpovědnost majitele za každé vozidlo uvedené do provozu uzavřením příslušné pojistné smlouvy. [...]“

10 Článek 18 uvedeného zákona stanoví:

„V případě vzniku pojistné události pojistitel občanskoprávní odpovědnosti majitele vozidla, které způsobilo újmu [...], nahradí v rámci odpovědnosti pojistitele škodu způsobenou třetí osobě při dopravní nehodě.“

11 Článek 25 odst. 1 tohoto zákona stanoví:

„Škoda způsobená na majetku třetí osoby při dopravní nehodě je škoda vzniklá z:

1. poškození vozidla nebo jeho celkového zničení;

[...]"

12 Článek 31 odst. 10 zákona o povinném pojištění stanoví:

„Pokud jiná pojišťovna nahradila škodu podle dobrovolné pojistné smlouvy, pojistitel, který převzal občanskoprávní odpovědnost majitele vozidla, které způsobilo újmu při dopravní nehodě [...], nahradí škodu určenou a zaplacenou podle postupu stanoveného tímto zákonem.“

13 Znění článku 1 Ceļu satiksmes likums (zákon o bezpečnosti silničního provozu) je následující:

„V tomto zákoně jsou použity následující pojmy:

[...]

5. silniční provoz: vztahy vznikající z pohybu na silnicích s vozidly či bez vozidel

[...]

7. dopravní nehoda: událost, která nastane při silničním provozu, jíž se účastní alespoň jedno vozidlo a jejímž důsledkem je smrt osoby či vážná újma na zdraví nebo majetku fyzické nebo právnické osoby či životního prostředí, jakož i nehoda s účastí motorového vozidla na jiném místě, než na kterém se může motorové vozidlo pohybovat.“

14 Článek 44 tohoto zákona uvádí:

„1. Škody vzniklé z porušení tohoto zákona nebo jiných právních aktů o bezpečnosti silničního provozu, musí být nahrazeny.

2. Majitel nebo držitel vozidla odpovídá za škodu způsobenou užíváním tohoto vozidla, ledaže prokáže, že škoda vznikla v důsledku vyšší moci, úmyslu či hrubé nedbalosti samotného poškozeného nebo v důsledku jiné události, která jej v souladu se zákonem osvobozuje od odpovědnosti za škodu.

[...]"

### **Spor v původním řízení a předběžné otázky**

15 Dne 24. října 2008 cestující v motorovém vozidle zaparkovaném na parkovišti supermarketu (dále jen „první vozidlo“) při otevírání pravých zadních dveří tohoto vozidla poškodil levou zadní stranu sousedního vozidla (dále jen „druhé vozidlo“).

- 16 Majitel druhého motorového vozidla a řidič prvního motorového vozidla vyplnili na místě nehody společný záznam o dopravní nehodě, v němž řidič prvního motorového vozidla uznal svou vinu a uvedl, že cestující v prvním motorovém vozidle poškodil jeho dveřmi druhé motorové vozidlo.
- 17 Společnost BTA uzavřela dobrovolnou pojistnou smlouvu s majitelem druhého motorového vozidla. Občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel byla pojištěna u společnosti BAN.
- 18 Společnost BTA zaplatila svému zákazníkovi, majiteli druhého motorového vozidla, podle pojistné smlouvy, kterou s ním uzavřela, částku ve výši 47,42 lotyšských latů (LVL) (přibližně 67,47 eura), která odpovídala nákladům na opravu škody způsobené na tomto vozidle po odečtení spoluúčasti. Tato společnost následně vyzvala BAN, aby jí uhradila takto vynaložené náklady.
- 19 Společnost BAN odmítla uhradit tyto náklady z důvodu, že nehodu, k níž došlo mezi těmito dvěma stojícími vozidly, nelze považovat za „pojistnou událost“ ve smyslu zákona o povinném pojištění.
- 20 Společnost BTA nato podala proti společnosti BAN žalobu na náhradu pojistného plnění, které zaplatila majiteli druhého motorového vozidla. Soud prvního stupně a odvolací soud její žalobě vyhověly.
- 21 Na základě kasačního opravného prostředku, který podala BAN, zrušil Augstākā tiesa (Nejvyšší soud, Lotyšsko) rozsudkem ze dne 28. března 2014 rozsudek vydaný v odvolacím řízení kvůli nedostatečnému odůvodnění.
- 22 Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Krajský soud v Rize, občanskoprávní senát, Lotyšsko) poté při rozhodování o věci zamítl rozsudkem ze dne 20. května 2014 žalobu společnosti BTA z důvodu, že o dopravní nehodu se jedná pouze tehdy, když se alespoň jedno ze zúčastněných vozidel pohybuje, a proto v projednávaném případě nenastala pojistná událost u společnosti BAN. Tento soud měl kromě toho za to, že občanskoprávní odpovědnost za škodu způsobenou na druhém vozidle nenese řidič prvního vozidla, nýbrž cestující v tomto vozidle.
- 23 Společnost BTA podala u Augstākās tiesas (Nejvyšší soud) proti tomuto rozsudku kasační opravný prostředek. Na podporu kasačního opravného prostředku zejména uvedla, že výklad pojmu „pojistná událost“, který provedl Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Krajský soud v Rize, občanskoprávní senát) je v rozporu s cílem ochrany obětí dopravních nehod způsobených motorovými vozidly, který sleduje unijní právní úprava v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, že používání takového vozidla může spadat pod pojem „provoz vozidel“, i když se jedná o stojící vozidlo, a že tato škoda je kryta pojištěním občanskoprávní odpovědnosti za toto vozidlo, jelikož majitel vozidla odpovídá za škodu způsobenou třetím osobám cestujícími v tomto vozidle při jeho užívání.
- 24 Předkládající soud se táže, zda otevření dveří stojícího vozidla představuje „použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci“ ve smyslu rozsudku ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), a zda v důsledku toho spadá pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice.
- 25 Předkládající soud v tomto ohledu poukazuje na to, že široká definice, kterou Soudní dvůr přiznal tomuto pojmu v uvedeném rozsudku, hovoří ve prospěch kladné odpovědi na tuto otázku. Podle tohoto soudu zahrnuje totiž užívání vozidla nástup a výstup cestujících ve vozidle a vozidlo nemůže být v plném rozsahu užíváno, pokud v něm cestující zůstanou.
- 26 V případě kladné odpovědi na uvedenou otázku se předkládající soud táže, zda pojem „provoz vozidel“, který je uveden v čl. 3 odst. 1 první směrnice zahrnuje rovněž případy, kdy používá vozidlo cestující ve vozidle.

- 27 V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že podle čl. 1 bodu 2 první směrnice pojem „poškozený“ ve smyslu této směrnice zahrnuje každou osobu, která má nárok na náhradu škody způsobenou vozidly. Dodává, že čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice se vztahuje na „provoz“ vozidel, a nikoli pouze na odpovědnost řidičů.
- 28 Předkládající soud poukazuje rovněž na to, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) uvedl, že se pojem „provoz vozidel“, který se nachází v tomto ustanovení, vztahuje na každé použití vozidla, které odpovídá obvyklé funkci tohoto vozidla. Otevření dveří vozidla za účelem nástupu či výstupu z něj představuje takové použití.
- 29 Za těchto podmínek se Augstākā tiesa (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1. Musí být čl. 3 odst. 1 [první směrnice] vykládán v tom smyslu, že pojem ‚provoz vozidel‘ zahrnuje takovou situaci, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení, a to otevření dveří stojícího vozidla?
2. V případě kladné odpovědi na první otázku, musí být čl. 3 odst. 1 [první směrnice] vykládán v tom smyslu, že se pojem ‚provoz vozidel‘ vztahuje na takovou situaci, jako je situace ve věci v původním řízení, to znamená [na situaci], kdy škoda na majetku třetí osoby vznikla použitím vozidla cestujícím?“

### **K předběžným otázkám**

- 30 Podstatou otázek předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda čl. 3 odst. 1 první směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „provoz vozidel“ uvedený v tomto ustanovení se vztahuje na takovou situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho.
- 31 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice nemůže záviset na posouzení jednotlivých členských států, ale je autonomním pojmem unijního práva, a musí být vykládán v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora, zejména s ohledem na kontext tohoto ustanovení a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 41 a 42, jakož i ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31).
- 32 Účelem unijní právní úpravy v pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel je jednak zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Evropské unie, tak osob, které jimi cestují, a jednak zaručit, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě na území Unie k nehodě dojde (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 23. října 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, bod 26; ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 50, a ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 32).
- 33 Z vývoje této právní úpravy dále vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 52 až 55, jakož i ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 33).
- 34 Vzhledem k těmto úvahám Soudní dvůr rozhodl, že čl. 3 odst. 1 první směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, jenž je v něm uveden, spadají nejen případy silničního provozu, tj. provoz na veřejných komunikacích, ale že se tento pojem vztahuje i na jakékoli použití

vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59, a ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34).

- 35 Soudní dvůr v tomto ohledu upřesnil, že jelikož motorová vozidla, jichž se týká čl. 1 bod 1 první směrnice, mohou být běžně bez ohledu na své vlastnosti používána jako dopravní prostředky, vztahuje se pojem „provoz vozidel“ na jakékoli používání vozidla jako dopravního prostředku (rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, body 37 a 38).
- 36 V projednávaném případě je třeba mít za to, že otevření dveří vozidla představuje jeho použití, které odpovídá jeho funkci dopravního prostředku, jelikož umožňuje zejména nástup a výstup osob či nakládku a vykládku zboží, které má být tímto vozidlem přepraveno nebo bylo přepraveno.
- 37 Na tento závěr nemá vliv okolnost, že vozidla dotčená ve věci v původním řízení v okamžiku nehody stála a nacházela se na parkovišti.
- 38 Je totiž třeba připomenout, že skutečnost, že vozidlo v okamžiku vzniku nehody stálo, sama o sobě nevyklučuje, že k použití tohoto vozidla v tomto okamžiku mohlo dojít v rámci jeho funkce dopravního prostředku, a tudíž že spadalo pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice (rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 39). Otevření dveří se uskutečňuje teprve tehdy, když vozidlo stojí.
- 39 Kromě toho Soudní dvůr rovněž uvedl, že skutečnost, zda byl motor dotčeného vozidla v okamžiku nehody v chodu či nikoli, není rozhodující (rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 39).
- 40 Co se týče okolnosti, že se vozidla dotčená v původním řízení nacházela na parkovišti, je třeba připomenout, že rozsah pojmu „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice nezávisí na charakteristikách terénu, v jakém je motorové vozidlo provozováno (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 35 a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 30).
- 41 Co se týče okolnosti, že nehoda dotčená v původním řízení vyplývá z jednání cestujícího v prvním vozidle, a nikoli jeho řidiče, je třeba nejprve uvést, že čl. 3 odst. 1 první směrnice obecně uvádí, že „občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území [každého členského státu]“ musí být kryta pojištěním.
- 42 Na rozdíl od stanoviska polské vlády k odpovědi na druhou otázku, ani toto ustanovení ani jiná ustanovení směrnic o povinném pojištění neomezují krytí povinného pojištění na občanskoprávní odpovědnost určité skupiny osob, jako je řidič vozidla.
- 43 Naproti tomu, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice, který upravuje „užívání či řízení vozidel“ a článek 3 této směrnice, který se vztahuje na „řidiče či kteroukoli jin[ou] osob[u], která podle občanského práva v případě nehody nese odpovědnost a jejíž odpovědnost je kryta [povinným] pojištěním“ naznačují, že toto pojištění se týká občanskoprávní odpovědnosti plynoucí nejen z řízení vozidel, nýbrž i dalších užívání těchto vozidel a užívání, která uskutečňují jiné osoby než řidič.
- 44 Z judikatury citované v bodech 34 a 35 tohoto rozsudku dále vyplývá, že se pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice vztahuje na „jakékoli“ užívání vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci, a to funkci dopravního prostředku.
- 45 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že toto užívání vozidel se neomezuje na jejich řízení, avšak zahrnuje takové jednání, jako je jednání uvedené v bodě 36 tohoto rozsudku, které obvykle uskutečňují rovněž cestující ve vozidle.

- 46 Konečně, je třeba připomenout, že unijní právní úprava v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel brání tomu, aby povinnost pojistitele odškodnit osobu poškozenou dopravní nehodou, jíž se účastnilo pojištěné vozidlo, byla vyloučena, pokud tato nehoda byla způsobena osobou, která není uvedena v pojistné smlouvě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. prosince 2011, Churchill Insurance Company Limited a Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, body 33 až 44, jakož i citovaná judikatura).
- 47 Z výše uvedených úvah vyplývá, že skutečnost, že nehoda dotčená v původním řízení nebyla způsobena jednáním řidiče prvního vozidla, nýbrž cestujícím v prvním vozidle, sama o sobě nevylučuje, že k použití tohoto vozidla v tomto okamžiku může dojít v rámci jeho funkce dopravního prostředku, a tudíž že spadá pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice.
- 48 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 první směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ uvedený v tomto ustanovení vztahuje na situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho.

### **K nákladům řízení**

- 49 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (šestý senát) rozhodl takto:

**Článek 3 odst. 1 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 musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „provoz vozidel“ uvedený v tomto ustanovení vztahuje na situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho.**

Podpisy.