

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

L.A. GEELHOEDA

przedstawiona w dniu 10 marca 2005 r.¹

I — Wprowadzenie

1. W niniejszej sprawie Korkein oikeus (sąd najwyższy) zwrócił się do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym przedstawiając szereg pytań dotyczących wykładni dyrektywy 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r.² (zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”), dyrektywy 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r.³ (zwanej dalej „drugą dyrektywą”) oraz dyrektywy 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r.⁴ (zwanej dalej „trzecią dyrektywą”) w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

2. Składając wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, sąd krajowy zmierza zasadniczo do ustalenia, czy pasażera,

który doznał obrażeń, a który wiedział lub powinien był wiedzieć, że w momencie wypadku kierowca pojazdu mechanicznego był nietrzeźwy, można w całości lub w części pozbawić na podstawie prawa krajowego ochrony wynikającej z dyrektyw wspólnotowych dotyczących ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

II — Uregulowania wspólnotowe

3. Od 1972 roku ustawodawca wspólnotowy przyjmuje dyrektywy mające na celu zbliżenie ustawodawstw państw członkowskich dotyczących ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

4. Pierwsza dyrektywa przewiduje zniesienie kontroli granicznych zielonych kart oraz wprowadzenie we wszystkich państwach członkowskich obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmującego wszelkie szkody lub przypadki uszkodzenia ciała powstałe na terytorium Wspólnoty.

1 — Język oryginału: niderlandzki.

2 — Dyrektywa Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, str. 1).

3 — Druga dyrektywa Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1984, L 8, str. 17).

4 — Trzecia dyrektywa Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1990, L 129, str. 33).

5. Zgodnie z zasadą, że ofiarom wypadków drogowych należy się odszkodowanie w przypadku ustalenia odpowiedzialności, art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stanowi:

„[...] każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków”.

6. Przez przyjęcie drugiej dyrektywy prawodawca wspólnotowy zmierzał do harmonizacji różnych istotnych aspektów wspomnianego obowiązkowego ubezpieczenia w celu zagwarantowania ofiarom wypadków drogowych minimalnego poziomu ochrony oraz zmniejszenia istniejących dysproporcji co do zakresu ochrony ubezpieczeniowej.

7. Druga dyrektywa dotyczy rozmiaru, to jest zakresu obowiązkowego ubezpieczenia, dla którego określa ona minimalne kwoty. Artykuł 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy stanowi:

„1. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, pokrywa obowiązkowo zarówno szkody majątkowe, jak i uszkodzenia ciała.

2. Bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia wyższych kwot gwarancyjnych, każde państwo członkowskie wymaga, aby kwoty, przy których ubezpieczenie jest obowiązkowe, wynosiły przynajmniej:

— w przypadku uszkodzeń ciała — 350 000 ECU jeśli jest tylko jeden poszkodowany; kiedy więcej poszkodowanych dochodzi tego samego roszczenia, kwotę tę mnoży się przez liczbę poszkodowanych,

— w przypadku szkód materialnych — do 100 000 ECU na szkodę, niezależnie od liczby poszkodowanych.

państwa członkowskie mogą, zamiast kwot minimalnych, o których mowa powyżej, ustalić kwotę minimalną w wysokości 500 000 ECU w przypadku uszkodzeń ciała, jeśli więcej poszkodowanych dochodzi tego samego roszczenia, lub w wypadku uszkodzeń ciała i szkód majątkowych jedną globalną kwotę minimalną w wysokości 600 000 ECU na jedno roszczenie, niezależnie od liczby poszkodowanych i natury szkód”.

8. Stosownie do art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy „[k]ażde państwo członkowskie podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że każdy przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej, [...] które wyłącza­ją z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

— osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upo­ważnione lub

— osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu, lub

— osoby, które nie przestrzegają ustawo­wych wymogów technicznych dotyczą­cych stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu,

będą [...] uznane za bezskuteczne w sto­ sunku do roszczeń osób trzecich poszkodowa­ nych w wypadku”.

9. Jednak zgodnie z art. 2 ust. 1 akapit drugi przepis lub postanowienie, o których mowa w ust. 1 tiret pierwsze mogą być przywoły-

wane przeciwko osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli zakład ubezpieczeń udowodni, że wiedziały one o tym, że pojazd ten został skradziony.

10. Trzecia dyrektywa została przyjęta w celu uściślenia niektórych przepisów dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia, ponieważ w zakresie zapewnianej ochrony ubezpieczeniowej nadal istniały znaczące dysproporcje.

11. Zgodnie z motywem piątym preambuły do trzeciej dyrektywy, luki istnieją w szczególności w obowiązkowym ubezpieczeniu pasażerów pojazdów mechanicznych w niektórych państwach członkowskich; aby chronić tę szczególnie zagrożoną grupę potencjalnych poszkodowanych, powinno się wypełnić te luki.

12. I wreszcie art. 1 trzeciej dyrektywy stanowi:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 84/5/EWG ubezpieczenie, okreś­ lone w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszko-

dzenia ciała wszystkich pasażerów innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu”.

powstania szkody. Jeśli osoba własnym zachowaniem, w sposób umyślny lub w wyniku rażącego niedbalstwa, spowodowała uszkodzenie swojego ciała, otrzyma odszkodowanie tylko wówczas, gdy inne okoliczności przyczyniły się do powstania tego uszkodzenia”.

III — Właściwe przepisy krajowe

13. Ogólne przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych znajdują się w Liikennevakuutuslaki (ustawie o ubezpieczeniu pojazdów mechanicznych, zwanej dalej „ustawą”). Zgodnie z tą ustawą, uszkodzenia ciała i szkody materialne spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych podlegają ochronie ubezpieczeniowej.

14. Artykuł 7 ust. 1 ustawy zawiera następujące postanowienia w zakresie przyczynienia się ofiary wypadku do powstania szkody:

„Jeśli osoba poszkodowana w wypadku drogowym sama przyczyniła się do jego powstania, zakład ubezpieczeń może odmówić lub ograniczyć wypłatę odszkodowania za szkody, które poniosła, inne niż uszkodzenia ciała, stosownie do popełnionego uchybienia, sposobu, w jaki prowadzony był pojazd, oraz innych okoliczności prowadzących do

15. Artykuł 7 ust. 3 ustawy zawiera szczególne postanowienie odnoszące się do prawa pasażera do otrzymania od zakładu ubezpieczeniowego odszkodowania z tytułu uszkodzenia ciała w sytuacji, gdy kierowca był w stanie odurzenia:

„Jeśli prowadząc pojazd, dana osoba spowodowała uszkodzenie swojego ciała, a w momencie prowadzenia pojazdu lub tuż potem zawartość alkoholu w jej krwi wynosiła co najmniej 1,2 promila lub obecność alkoholu w litrze wydychanego powietrza wynosiła co najmniej 0,6 miligrama, lub gdy spowodowała szkodę, prowadząc pojazd pod wpływem alkoholu lub innej substancji odurzającej, tak że jej zdolność prawidłowego reagowania była znacząco osłabiona, zakład ubezpieczeń wypłaci odszkodowanie tylko wtedy, gdy jest to szczególnie uzasadnione. Powyższe przepisy dotyczące prawa do odszkodowania należnego kierowcy mają również zastosowanie do pasażera, który znajdował się w pojeździe w momencie powstania szkody, chociaż znał lub powinien był znać stan kierowcy, o którym mowa powyżej”.

IV — Stan faktyczny i przebieg postępowania

16. W dniu 21 kwietnia 1997 r. Tanja Candolin, matka Katji Candolin, Jari-Antero Viljaniemi oraz Veli-Matti Paananen byli pasażerami w samochodzie, którego właścicielem był V.M. Paananen, a kierowcą Jarno Kalervo Ruokoranta. Prowadząc samochód z prędkością 180 km/h w terenie, w którym ograniczenie prędkości wynosiło najpierw 80 km/h, a następnie 60 km/h, J. Ruokoranta stracił panowanie nad pojazdem, który wypadł z drogi. Zawartość alkoholu w jego krwi po zdarzeniu wynosiła 2,08 promila. Pasażerowie również byli nietrzeźwi.

17. Tanja Candolin w wyniku wypadku zmarła. Biodro J.A. Viljaniemiego uległo przemieszczeniu, a V.M. Paananen doznał urazów mózgu oraz całkowitego uszkodzenia rdzenia kręgowego, skutkującego paraliżem kończyn dolnych. Ubranie J.A. Viljaniemiego uległo uszkodzeniu.

18. Samochód był ubezpieczony w towarzystwie ubezpieczeniowym Pohjola.

19. Sąd pierwszej instancji — Porin käräjäoikeus — uznał J. Ruokorantę za winnego rażącego przypadku prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwym, spo-

wodowania zagrożenia w ruchu lądowym, nieumyślnego spowodowania śmierci oraz ciężkiego uszkodzenia ciała. Käräjäoikeus skazał go za te czyny na karę pozbawienia wolności. Ponadto Käräjäoikeus uznał V. M. Paananena za winnego przestępstwa polegającego na zezwoleniu osobie nietrzeźwej na prowadzenie pojazdu. W związku z poważnymi obrażeniami, jakie odniósł, nie nałożono na niego żadnej kary.

20. Sąd pierwszej instancji nakazał J. Ruokorancie wypłatę do dnia 2 września 2000 r. co miesiąc na rzecz K. Candolin renty oraz zwrócił jej koszty pogrzebu. Sąd nakazał również J. Ruokorancie zwrócić J.A. Viljaniemiemu koszty leczenia, zniszczonego ubrania oraz wypłacić zadośćuczynienie za doznane krzywdy. Sąd nakazał również J. Ruokorancie zwrot V.M. Paananenowi kosztów leczenia i leków, wypłatę zadośćuczynienia za doznane krzywdy oraz wypłatę odszkodowania z tytułu trwałego kalectwa oraz utraty zarobków w formie comiesięcznej zapłaty przez okres 24 lat. W związku z umyślnym i poważnym charakterem czynów J. Ruokoranty Käräjäoikeus uznał, że nie było powodów do obniżenia odszkodowania.

21. Jeżeli chodzi o kwestię, czy zasądzone odszkodowanie powinno być wypłacone przez ubezpieczyciela samochodu prowadzonego przez J. Ruokorantę, Käräjäoikeus

stwierdził, że wszyscy poszkodowani przez kilka godzin wspólnie spożywali alkohol. Potem, bez niczyjej pomocy, wsiedli oni do samochodu, który był następnie prowadzony przez J. Ruokorantę. Wszyscy musieli zdawać sobie sprawę z tego, że był on nietrzeźwy. Zgodnie zatem z art. 7 ust. 3 ustawy, żadna z tych osób nie była uprawniona do otrzymania odszkodowania od towarzystwa ubezpieczeń, chyba że — jak stanowi ten przepis — byłoby to szczególnie uzasadnione.

22. Wobec wątpliwej sytuacji ekonomicznej J. Ruokoranty Käräjäoikeus postanowił w odniesieniu do V.M. Paananena, iż w związku z bardzo poważnymi, trwałymi obrażeniami, jakie odniósł, całkowita utrata należnego mu odszkodowania byłaby nieuzasadniona i nakazał wypłatę przyznanego V.M. Paananenowi odszkodowania towarzystwu, które ubezpieczało pojazd prowadzony przez J. Ruokorantę. Käräjäoikeus uznał, że w odniesieniu do K. Candolin i J. A. Viljaniego nie istniało żadne szczególne uzasadnienie dla wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela pojazdu.

23. W wyniku apelacji Turun Hovioikeus (sąd apelacyjny w Turku) orzekł, że wobec stopnia jego zawinienia, nie było powodu do obniżenia odszkodowania, jakie J. Ruoko-

ranta ma zapłacić, ani ze względu na jego sytuację ekonomiczną, ani też ze względu na przyczynienie się pasażerów do szkód przez nich poniesionych. Jeżeli chodzi o odszkodowanie, jakie miał zapłacić ubezpieczyciel pojazdu, Hovioikeus zmienił orzeczenie wydane przez Käräjäoikeus w taki sposób, że towarzystwo ubezpieczeniowe nie musi wypłacać odszkodowania należnego V. M. Paananenowi.

24. W kasacji wniesionej do Korkein oikeus K. Candolin, J.A. Viljaniemi i V.M. Paananen domagali się zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela pojazdu. Postanowieniem z dnia 19 grudnia 2003 r. Korkein oikeus zdecydował o przedłożeniu Trybunałowi następujących pytań prejudycjalnych:

„1) Czy art. 1 trzeciej dyrektywy, zgodnie z którym ubezpieczenie obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikłego z ruchu pojazdu lub też inny akt lub zasada prawa wspólnotowego ograniczają możliwość uwzględnienia w prawie krajowym faktu przyczynienia się pasażera do powstania szkody, jaką poniósł, przy ocenie jego prawa do odszkodowania wypłacanego z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych?

2) Czy we wszystkich sytuacjach poza sytuacją, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy odmowa lub ograniczenie prawa pasażera pojazdu, w związku z jego zachowaniem, do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody przez niego poniesione w wyniku wypadku są zgodne z prawem wspólnotowym? Czy może tak być np., w przypadku gdy osoba wsiadła do pojazdu, mimo że mogła zauważyć, iż ryzyko wypadku i szkody było wyższe niż zwykle?

ubezpieczeniowe Pohjola przedstawiły — z kilkoma wyjątkami — mniej więcej takie same argumenty, omówię je przy okazji podsumowania głównych argumentów przedstawionych przez rząd fiński. Następnie przedstawię uwagi Komisji i V.M.Paane-nena.

3) Czy prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie uwzględnieniu stanu nietrzeźwości kierowcy jako elementu wpływającego na jego zdolność do bezpiecznego prowadzenia pojazdu mechanicznego?

26. Rząd fiński stoi na stanowisku, że prawo wspólnotowe nie rozciąga się na harmonizację zasad systemu odpowiedzialności cywilnej. Wynika to w sposób jasny z wyroku w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira⁵, w którym Trybunał stwierdził, iż prawo wspólnotowe nie określa rodzaju odpowiedzialności cywilnej — na zasadzie ryzyka lub na zasadzie winy — jaki wprowadza ubezpieczenie.

4) Czy prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie surowszej ocenie prawa właściciela pojazdu, który zezwolił osobie nietrzeźwej prowadzić ten pojazd, do odszkodowania za uszkodzenia ciała z obowiązkowego ubezpieczenia niż prawa innych pasażerów?”

Dyrektywy wymagają jedynie zapewnienia ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Państwa członkowskie zachowują zatem kompetencje do ustalania zasad mających zastosowanie do wypadków powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

V — Uwagi uczestników

25. Jako że rządy fiński, szwedzki, austriacki, niemiecki i norweski oraz towarzystwo

5 — Wyrok z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. str. I-6711, pkt 23, 28 i 29.

27. Prawo wspólnotowe nie nakłada żadnych ograniczeń w kwestii oceny stopnia przyczynienia się ofiary do wystąpienia szkody lub uszkodzenia ciała. Zgodnie z przepisami prawa krajowego regulującymi kwestie odpowiedzialności, zasadą jest, iż ofiara, która sama przyczyniła się do wystąpienia szkody lub uszkodzenia ciała, za poniesioną przez siebie szkodę lub odniesione obrażenia nie otrzymuje odszkodowania lub też nie otrzymuje go w całości. Do sądu krajowego należy ustalenie, w jakim stopniu ogólne zasady regulujące kwestie odpowiedzialności mają zastosowanie w indywidualnych przypadkach.

28. Jeżeli ofiara w sposób świadomy zaakceptowała zwiększone ryzyko wystąpienia wypadku, odszkodowanie można ograniczyć lub wyłączyć. Na podstawie zasad ogólnych regulujących kwestie odpowiedzialności cywilnej sąd może ograniczyć odszkodowanie lub go odmówić w sytuacji, w której dana osoba wsiadła do pojazdu wiedząc, że ryzyko wystąpienia szkody lub uszkodzenia ciała podczas przejazdu będzie znacząco wyższe niż w normalnych warunkach. Prawo wspólnotowe nie stoi na przeszkodzie uwzględnieniu stanu nietrzeźwości kierowcy jako elementu wpływającego na ocenę tego, czy należy ograniczyć odszkodowanie. Prawo wspólnotowe nie stoi także na przeszkodzie temu, aby przypisywać większą winę właścicielowi samochodu prowadzonego przez osobę nietrzeźwą w sytuacji, gdy właściciel był jednym z pasażerów. Rząd austriacki wskazuje, iż właściciel lub posiadacz pojazdu mechanicznego nie jest ofiarą będącą osobą trzecią, ale jest związany stosunkiem umownym z ubezpieczycielem, oraz że właściciel samochodu powinien być w związku z tym w takiej sytuacji oceniany bardziej surowo niż pozostali pasażerowie.

29. Według rządu niemieckiego dyrektywy dotyczą wyłącznie stosunku prawnego pomiędzy ubezpieczycielem a właścicielem pojazdu mechanicznego. Dyrektywy nie regulują stosunku prawnego pomiędzy osobą odpowiedzialną za wypadek a ofiarami. Stosunek ten podlega przepisom prawa krajowego regulującym kwestie odszkodowań i odpowiedzialności.

30. Rządy szwedzki i austriacki wprowadzają dalsze rozróżnienie. Rząd szwedzki twierdzi, że wynikiem miarkowania odszkodowania nie może być pozbawienie prawa do odszkodowania pewnych kategorii osób lub pozbawienie prawa do odszkodowania w przypadku pewnych rodzajów szkód lub uszkodzeń ciała. Rząd austriacki utrzymuje, że obowiązkowe ubezpieczenie nie może zawierać postanowień, zgodnie z którymi ubezpieczyciel ma prawo do ograniczenia lub wyłączenia swego zobowiązania do wypłaty odszkodowania pasażerom w sytuacji, kiedy kierowca pojazdu był nietrzeźwy.

31. Według Komisji pytania będące przedmiotem wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą stosunku prawnego pomiędzy ubezpieczycielem a osobą, która doznała szkód lub uszkodzenia ciała. Pytanie co do tego, czy poszkodowana osoba była odpowiedzialna za szkody lub obrażenia, których doznała, oraz czy w tym kontekście należy się jej odszkodowanie, wymaga odpowiedzi na gruncie prawa krajowego.

32. Komisja jest także zdania, że obowiązkowe ubezpieczenie nie może zawierać postanowień, zgodnie z którymi — w szczególności w sytuacji, kiedy kierowca pojazdu znajdował się pod wpływem alkoholu — nie wypłaca się odszkodowania z tytułu uszkodzenia ciała i szkód majątkowych poniesionych przez pasażerów ubezpieczonego pojazdu⁶. Na potwierdzenie tego argumentu Komisja odwołuje się do wyroku w sprawie Ruiz Bernáldez⁷. Z wyroku tego ewidentnie wynika, że Trybunał uwzględnił sytuację, jaką stworzyły same ofiary, ale tylko w przypadkach, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy, wymieniającym szczególne przypadki, jakich nie obejmuje ubezpieczenie.

Odszkodowania można odmówić tylko w wyjątkowych okolicznościach. V. M. Paananen podkreśla, iż odszkodowanie za szkodę lub uszkodzenie ciała musi być zasadą, ponieważ pasażerowie nie mają możliwości wykazania, iż nie byli świadomi tego, iż kierowca był nietrzeźwy.

VI — Analiza

33. Ponadto prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie bardziej surowemu traktowaniu właściciela samochodu podróżującego w tym samochodzie jako pasażer, ponieważ art. 1 trzeciej dyrektywy przeprowadza dla celów związanych z odszkodowaniem rozróżnienie wyłącznie pomiędzy kierowcą a pasażerami.

34. V.M. Paananen twierdzi, że z dyrektywy wynika, iż ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych musi obejmować odszkodowania dla wszystkich pasażerów innych niż kierowca.

35. Pytania sądu krajowego zacierają zasadniczo do ustalenia, czy państwa członkowskie mogą dopuszczać w swoich krajowych systemach prawa inne wyjątki od prawa pasażerów do odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych niż te, które przewidziano w dyrektywach. Jeżeli państwa członkowskie nie mogą dopuszczać żadnych wyjątków poza przewidzianymi w dyrektywach, należy ustalić, czy pasażera, który doznał uszkodzenia ciała i wiedział lub powinien był wiedzieć, że kierowca pojazdu w momencie wypadku był nietrzeźwy, można na podstawie prawa krajowego w całości lub w części pozbawić prawa do odszkodowania. Kolejnym nasuwającym się pytaniem jest, czy właściciel samochodu, który podróżował w tym samochodzie jako pasażer, może być traktowany bardziej surowo niż pozostali pasażerowie ze względu na to, że pozwolił on, aby samochodem tym kierowała osoba nietrzeźwa.

6 — Zobacz wyrok z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. str. I-1829, akapit drugi zdanie siódme sentencji wyroku w związku z art. 1 trzeciej dyrektywy.

7 — Cytowany w przypisie 6; zobacz pkt 18–21.

A — Uwagi wstępne

36. Trzy omawiane dyrektywy zawierają minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Pierwsza dyrektywa wprowadza we wszystkich państwach członkowskich obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej obejmujące przypadki wystąpienia szkody lub uszkodzenia ciała na terytorium Wspólnoty. Początkowo państwom członkowskim pozostawiono ustalenie zakresu ochrony z tytułu szkody lub uszkodzenia ciała oraz warunków obowiązkowego ubezpieczenia. W roku 1984 na mocy drugiej dyrektywy uregulowano minimalne co do zakresu standardy obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej z tytułu szkód majątkowych i uszkodzeń ciała, dzięki czemu ryzyko ponoszone przez użytkowników dróg w Unii Europejskiej zostało zobiektywizowane. Następnie trzecia dyrektywa poszerzyła zakres podmiotowy, włączając do niego pasażerów pojazdów mechanicznych innych niż kierowca.

37. Trzy omawiane dyrektywy zobowiązują państwa członkowskie do zapewnienia, aby właściciele lub posiadacze pojazdów mechanicznych cedowali odpowiedzialność cywilną dotyczącą tych pojazdów na towarzystwa ubezpieczeniowe na podstawie umów ubezpieczenia⁸. Dodatkowo wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicz-

nych muszą obejmować całe terytorium Wspólnoty⁹ i przewidywać jedną składkę, gwarantując przynajmniej taką ochronę, jaka wymagana jest w każdym z pozostałych państw członkowskich¹⁰. Jako że zakres ochrony ubezpieczeniowej został zharmonizowany w całej Europie, ofiary wypadków mają zagwarantowane odpowiednie odszkodowanie, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim nastąpił wypadek¹¹.

38. System wprowadzony omawianymi dyrektywami ma na celu zapewnienie zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Wspólnoty, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach oraz zagwarantowanie ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce na terenie Wspólnoty, w którym nastąpił wypadek¹².

39. Ważne miejsce w omawianych trzech dyrektywach zajmuje ochrona ofiar wypadków. Choć ochrona ofiar była sprawą o fundamentalnym znaczeniu już w przepisach pierwszej dyrektywy, to jednak pozycja prawna potencjalnych ofiar została dodatkowo wzmocniona na mocy drugiej i trzeciej dyrektywy. Celem późniejszych dyrektyw jest naprawienie pewnych niedoskonałości systemu, których pewna ilość wyszła na jaw

9 — Artykuł 3 ust. 2 pierwszej dyrektywy.

10 — Artykuł 2 trzeciej dyrektywy.

11 — Motyw piąty preambuły do drugiej dyrektywy.

12 — Zobacz wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, cytowany w przypisie 6, pkt 13.

8 — Artykuł 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.

dopiero z upływem czasu. Aby wzmocnić pozycję ofiar wypadków, druga dyrektywa stanowi, iż niektóre wyłączenia nie mają zastosowania do ofiar. Ponadto art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy w sposób wyraźny dopuszcza istnienie „innej praktyki, korzystniejszej dla poszkodowanego”¹³. Trzecia dyrektywa rozszerza krąg ofiar, aby zapewnić ochronę tej „szczególnie narażonej na ryzyko kategorii potencjalnych ofiar”, a mianowicie pasażerom.

dowania za szkody lub uszkodzenia ciała doznane przez pasażerów, którzy byli w samochodzie w momencie wypadku i byli świadomi lub powinni być świadomi stanu, w jakim znajdował się kierowca, powstaje wyłącznie, jeżeli jest to szczególnie uzasadnione.

B — Czy państwa członkowskie mogą dopuszczać w swoich krajowych systemach prawa wyjątki od prawa pasażerów do odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych inne niż te, które przewidziano w dyrektywach?

41. Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy ustanawia wyłączenia spod ochrony ubezpieczeniowej, jakie uznaje się za dopuszczalne: mają one zastosowanie tylko w ramach stosunków umownych pomiędzy ubezpieczonym a ubezpieczycielem i nie można się na nie powoływać w stosunkach z osobami trzecimi będącymi ofiarami wypadków. Artykuł 2 ust. 1 akapit drugi ustanawia wyjątek. Jeżeli ubezpieczyciel jest w stanie udowodnić, że osoby, które dobrowolnie wsiadły do pojazdu, który spowodował szkodę lub uszkodzenia ciała, wiedziały, że pojazd ten został skradziony, może powołać się na ten fakt w stosunku do tych pasażerów.

40. Jeżeli chodzi o prawo pasażerów do otrzymania odszkodowania z tytułu uszkodzenia ciała od ubezpieczyciela pojazdu, fiński ustawodawca przyjął szczególny przepis w odniesieniu do przypadków, w których kierowca jest nietrzeźwy (art. 7 ust. 3 ustawy). Przepis ten miał zastosowanie w momencie zaistnienia omawianych tu zdarzeń. Stanowi on, iż obowiązek wypłaty odszkodowania za szkody lub straty poniesione przez nietrzeźwego kierowcę powstaje wyłącznie, jeżeli jest to szczególnie uzasadnione. Podobnie obowiązek wypłaty odszko-

42. Intencją, jaka przyświecała ustawodawcy wspólnotowemu przy tworzeniu tego przepisu, było ustanowienie odstępstwa od zasady, że nie można powoływać się na przepisy ustawowe lub postanowienia umowne zawarte w polisach ubezpieczeniowych w stosunku do pasażerów i osób trzecich będących ofiarami wypadków. Odstępstwo to należy interpretować zawężająco i traktować je jako wyczerpujące, ponieważ jest on odejściem od zasady ogólnej¹⁴. Jakakolwiek inna wykładnia

13 — Zobacz opinia rzecznika generalnego Lenza dotycząca wyroku w sprawie Ruiz Bernáldez, cytowanego w przypisie 6, pkt 23.

14 — Zobacz także wyrok Trybunału EFTA z dnia 17 listopada 1999 r. w sprawie Storebrand i Finanger, Report of EFTA Court, str. 119, pkt 25.

pozwoлиłaby państwom członkowskim na ograniczenie wypłaty odszkodowań na rzecz osób trzecich, które są ofiarami wypadków drogowych, do określonych rodzajów szkód, wprowadzając tym samym różnice w traktowaniu ofiar w zależności od miejsca, w którym zdarzył się wypadek, czyli dokładnie to, do uniknięcia czego dyrektywy mają doprowadzić¹⁵.

zawiera wyczerpujące wyczerpujące wyliczenie przypadków, w których ubezpieczyciel może powoływać się na przepisy ustawowe lub postanowienia umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej w relacji z pasażerem. Państwa członkowskie nie mogą zatem dopuszczać w swoich krajowych systemach prawa innych wyjątków od prawa pasażerów do odszkodowania wynikającego z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych niż te, które przewidziano w dyrektywach.

43. Taką wykładnię art. 2 drugiej dyrektywy potwierdza art. 1 trzeciej dyrektywy, który rozszerza krąg ofiar, tak aby objąć ochroną pasażerów jako kategorię potencjalnych ofiar szczególnie narażoną na ryzyko. Przyjmując takie rozwiązanie ustawodawca wspólnotowy miał wyraźnie na celu rozszerzenie kręgu osób chronionych dyrektywami. Biorąc pod uwagę cel dyrektywy, a mianowicie ochronę ofiar, uważam, iż przepis prawa krajowego automatycznie i od samego początku wykluczający ochronę ubezpieczeniową jest niezgodny z trzema omawianymi dyrektywami.

45. W tym kontekście wskazałbym również, że w związku z tym ubezpieczyciel nie może powoływać się na ustawowe przepisy prawa krajowego lub postanowienia umowne w celu odmowy wypłaty odszkodowania pasażerom będącym ofiarami wypadku spowodowanego przez ubezpieczony pojazd. W przeciwnym wypadku prawa nabyte przez pasażerów na podstawie trzeciej dyrektywy stałyby się iluzoryczne.

44. Artykuł 7 ust. 3 fińskiej ustawy całkowicie pozbawia prawa do odszkodowania pewne kategorie osób ubezpieczonych w zakresie niektórych elementów ich zachowania. Przepis ten zakłada przypisanie współwiny pasażerowi wsiadającemu do samochodu, którego kierowca jest nietrzeźwy. W pkt 42 doszedłem do wniosku, że art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy

46. Moja odpowiedź na pytanie wskazane w pkt 35 jest zatem taka, że prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie powoływaniu się w relacjach z pasażerami na inne wyłączenia ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych niż te, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy.

15 — Zobacz wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, cytowany w przypisie 6, pkt 19; wyrok Trybunału EFTA cytowany w przypisie 14, pkt 24.

C — Czy pasażera, który doznał uszkodzenia ciała i wiedział lub powinien był wiedzieć, że kierowca pojazdu w momencie wypadku był nietrzeźwy, można na podstawie prawa krajowego w całości lub w części pozbawić prawa do odszkodowania?

47. Dyrektywy nie zawierają żadnych konkretnych postanowień odnoszących się do wyboru określonego rodzaju odpowiedzialności. Jak ewidentnie wynika z wyroku w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, zakres odpowiedzialności pasażera co do zasady wyznacza prawo krajowe¹⁶. W wyroku tym Trybunał stwierdził, iż „[...] biorąc pod uwagę obecny stan prawa wspólnotowego, państwa członkowskie mogą swobodnie określać typ odpowiedzialności cywilnej mający zastosowanie do wypadków drogowych. państwa członkowskie muszą jednak zapewnić, aby ubezpieczenie obejmujące odpowiedzialność cywilną powstającą zgodnie z ich wewnętrznymi systemami prawa było zgodne z przepisami trzech omawianych dyrektyw”.

48. Ustalenie zakresu zobowiązania do wypłaty odszkodowania w indywidualnych przypadkach pozostawia się, przynajmniej częściowo, uznaniu państw członkowskich. Ustalenie zakresu przyczynienia się do powstania szkody po stronie ofiary oraz następstw tego faktu dla jej prawa do odszkodowania podlegają co do zasady przepisom prawa krajowego. Jeżeli zgodnie z prawem krajowym ustalona zostanie odpowiedzialność kierowcy oraz roszczenia odszkodowawcze ofiar wypadku, ubezpieczyciel, mając na względzie przepisy dyrektyw, zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania. Dyrektywy wykluczają możliwość ogranicza-

nia lub wyłączenia prawa do odszkodowania przez samego ubezpieczyciela na podstawie przepisów prawa krajowego. Ustalenie oraz ewentualne ograniczenie odszkodowania w każdym poszczególnym przypadku na podstawie zasad ogólnych regulujących kwestie odpowiedzialności cywilnej, z należyтым uwzględnieniem okoliczności, należy do sądu krajowego.

49. Skutkiem zastosowania prawa krajowego regulującego kwestie odpowiedzialności nie może być jednak pozbawienie skuteczności istotnych przepisów dyrektywy.

50. Co do zasady, pasażerowi, jako biernemu użytkownikowi dróg, nie można przypisywać winy za wypadek. Jednakże osoba wsiadająca do pojazdu ze świadomością, że ryzyko doznania przez nią w czasie przejazdu szkód lub uszkodzeń ciała będzie wyższe niż zwykle, akceptuje podwyższone ryzyko wypadku. Taką sytuację można postrzegać jako formę przyczynienia się do zaistnienia szkody. Nie można jednak wnioskować, iż z mocy prawa takie przyczynienie się z definicji pozbawia prawa do domagania się odszkodowania.

51. Zakres odszkodowania wypłacanego ofierze może zostać ograniczony na podsta-

16 — Cytowany w przypisie 5, pkt 29.

wie zindywidualizowanej oceny tylko w wyjątkowych sytuacjach¹⁷. Ocena tego, czy sytuacja taka ma miejsce w tym przypadku, zależy od okoliczności, w szczególności od tego, czy postępowanie ofiary w konkretnej sytuacji stwarzało poważne zagrożenie oraz czy ofiara taka, jako pasażer, była tego zagrożenia świadoma. Dokonanie takiej oceny należy do sądu krajowego.

52. Moja odpowiedź na pytanie drugie jest zatem taka, że prawo wspólnotowe nie wyklucza możliwości częściowego ograniczenia przez prawo krajowe prawa do odszkodowania pasażera, który poniósł szkodę lub doznał uszkodzenia ciała i wiedział lub powinien był wiedzieć, że w momencie wypadku kierowca pojazdu mechanicznego był nietrzeźwy, z uzasadnieniem, że pasażer taki częściowo ponosi winę. Dokonanie tych ustaleń na podstawie zindywidualizowanej oceny i z należyтым uwzględnieniem okoliczności należy do sądu krajowego.

D — Czy właściciel samochodu, który podróżował w nim jako pasażer, może być traktowany surowiej niż pozostali pasażerowie ze względu na to, że pozwolił, aby samochodem tym kierowała osoba nietrzeźwa?

53. Jak słusznie wskazuje Komisja, jedynym rozróżnieniem przewidzianym przez dyrek-

tywę w odniesieniu do odszkodowania jest rozróżnienie pomiędzy kierowcą a pasażerami. Artykuł 1 trzeciej dyrektywy przewiduje, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w zakresie ruchu pojazdów obejmuje odpowiedzialność z tytułu wynikłego z ruchu danego pojazdu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów innych niż kierowca. Motyw siódmy preambuły do drugiej dyrektywy wskazuje, że w interesie ofiar leży, aby skutki niektórych klauzul wyłączających zostały ograniczone do stosunków między zakładem ubezpieczeń a osobą odpowiedzialną za wypadek.

54. Wynika z tego, że jeżeli kierowca, który nie jest właścicielem ani zarejestrowanym posiadaczem pojazdu mechanicznego, spowoduje wypadek, a pojazd ten jest ubezpieczony przez pasażera, stosunek prawny pomiędzy ubezpieczonym a ubezpieczycielem przechodzi na osobę, która spowodowała szkodę lub uszkodzenia ciała. W takiej sytuacji osoba, która pierwotnie była ubezpieczonym, pozostaje w stosunku prawnym z ubezpieczycielem wyłącznie w charakterze ofiary. Jak już stwierdzono w punkcie 39, ważne miejsce w omawianych trzech dyrektywach zajmuje ochrona ofiar wypadków.

55. Właściciela samochodu, który podróżował w nim jako pasażer, nie można zatem traktować surowiej niż pozostałych pasażerów ze względu na to, że pozwolił, aby samochodem tym kierowała osoba nietrzeźwa.

17 — Zobacz wyrok Trybunału EFTA cytowany w przypisie 14, pkt 26.

VII — Wnioski

56. W świetle powyższego proponuję, aby Trybunał udzielił następujących odpowiedzi na pytania przedstawione przez Korkein oikeus:

- 1) Prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie powoływaniu się przez ubezpieczyciela w stosunkach z pasażerami na inne wyłączenia ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych niż te, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.
- 2) Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, druga dyrektywa 84/5 i trzecia dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych nie wykluczają możliwości częściowego ograniczenia prawa do odszkodowania pasażera, który doznał szkody lub uszkodzenia ciała i wiedział lub powinien był wiedzieć, że w momencie wypadku kierowca pojazdu mechanicznego był nietrzeźwy, z uzasadnieniem, że pasażer taki częściowo ponosi winę. Dokonanie tych ustaleń na podstawie zindywidualizowanej oceny i z należyтым uwzględnieniem okoliczności należy do sądu krajowego.
- 3) Dyrektywa 72/166, druga dyrektywa 84/5 oraz trzecia dyrektywa 90/232 wykluczają możliwość traktowania właściciela samochodu, który podróżował w nim jako pasażer, surowiej niż pozostałych pasażerów ze względu na to, że pozwolił on, aby samochodem tym kierowała osoba nietrzeźwa.