

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)
z dnia 30 czerwca 2005 r.*

W sprawie C-537/03

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Korkein oikeus (Finlandia) postanowieniem z dnia 19 grudnia 2003 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 grudnia 2003 r., w postępowaniu:

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi,

Veli-Matti Paananen

przeciwko

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,

* Język postępowania: fiński.

Jarno Ruokoranta,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, K. Lenaerts, J.N. Cunha Rodrigues (sprawozdawca),
E. Juhász i M. Ilešič, sędziowie,

rzecznik generalny: L.A. Geelhoed,
sekretarz: H. von Holstein, zastępca sekretarza,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 19 stycznia
2005 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu V.M. Paananena przez M. Hunnako, asianajaja,

- w imieniu Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola przez M. Mäkelę, działającego w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu fińskiego przez T. Pynnę, działającą w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu niemieckiego przez M. Lumme, działającego w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu austriackiego przez E. Riedla, działającego w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu szwedzkiego przez K. Norman, działającą w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu norweskiego przez I. Djupvik, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez T. Nordby'ego, advocate,

- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez E. Traversę i M. Huttunena, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 10 marca 2005 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 (Dz.U. 1984, L 8, str. 17, zwanej dalej „drugą dyrektywą”) oraz trzeciej dyrektywy 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 (Dz.U. L 129, str. 33, zwanej dalej „trzecią dyrektywą”).

- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu pomiędzy K. Candolin oraz J.A. Viljanienim i V.M. Paananenem a towarzystwem ubezpieczeniowym Vahinko-vakuutusosakeyhtiö Pohjola (zwanym dalej „Pohjola”) i J. Ruokorantą w przedmiocie wypłaty odszkodowania w związku z wypadkiem samochodowym.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

- 3 Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. 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, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”):

„[...] 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”.

- 4 Motywy siódmy i dziewiąty drugiej dyrektywy brzmią następująco:

„w interesie ofiar leży, aby skutki niektórych klauzul wyłączających zostały ograniczone do stosunków między zakładem ubezpieczeń a osobą odpowiedzialną za wypadek; [...]

[...]

należy zapewnić rodzinie ubezpieczającego, kierowcy lub każdej innej osoby odpowiedzialnej ochronę porównywalną do ochrony innych osób trzecich, przynajmniej odnośnie uszkodzeń ciała”.

5 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy przewiduje:

„Każde państwo członkowskie podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że każdy przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej wydanej zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, które wyłącza ją 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, dla celów art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w pierwszym tiret, mogą być powoływane 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.

[...]”.

- 6 Artykuł 1 trzeciej dyrektywy stanowi:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 84/5/EWG, ubezpieczenie, określone w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[...]”.

Uregulowania krajowe

- 7 W okresie właściwym dla okoliczności faktycznych leżących u podstaw postępowania przed sądem krajowym art. 7 ust. 1 i 3 ustawy o ubezpieczeniu posiadaczy pojazdów mechanicznych [liikennevakuutuslaki (nr 279/1959)] z dnia 26 czerwca 1959 r., w brzmieniu zmienionym ustawą nr 656/1994, stanowił, co następuje:

„1. 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 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.

[...]

3. 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”.

- 8 W związku z uzasadnioną opinią skierowaną w dniu 20 marca 2002 r. przez Komisję Wspólnot Europejskich do Republiki Finlandii art. 7 ust. 3 zdanie drugie został zmieniony ustawą nr 548/2002. Zgodnie z brzmieniem tego nowego przepisu:

„Odszkodowanie dla pasażera znajdującego się w momencie powstania szkody w pojeździe, którego kierowca wykazywał cechy opisane w niniejszym ustępie, może być odpowiednio zmniejszone ze względu na jego przyczynienie się do powstania szkody”.

- 9 Od wejścia w życie w dniu 1 lutego 2003 r. ustawy nr 1144/2002 art. 7 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniu posiadaczy pojazdów mechanicznych ma następujące brzmienie:

„Jeśli osoba własnym zachowaniem w sposób umyślny przyczyniła się do uszkodzenia swojego ciała, otrzyma odszkodowanie tylko w przypadku, gdy inne

okoliczności przyczyniły się do powstania tego uszkodzenia. Jeśli osoba w wyniku rażącego niedbalstwa własnym zachowaniem przyczyniła się do uszkodzenia swojego ciała, zakład ubezpieczeń może odmówić lub ograniczyć wypłatę odszkodowania, jeśli względy słuszności za tym przemawiają”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

- 10 W dniu 21 kwietnia 1997 r. T. Candolin, matka K. Candolin, jak również J.A. Viljaniemi i V.M. Paananen podróżowali w samochodzie tego ostatniego prowadzonym przez J. Ruokorantę. W czasie tej podróży miał miejsce wypadek drogowy, w którego wyniku T. Candolin poniosła śmierć, natomiast inni pasażerowie doznali poważnych obrażeń ciała.
- 11 Z postanowienia odsyłającego wynika, że zarówno kierowca, jak i pozostali pasażerowie byli nietrzeźwi.
- 12 Porin käräjäoikeus (sąd pierwszej instancji w Pori) skazał J. Ruokorantę na karę pozbawienia wolności oraz zasądził od niego odszkodowanie na rzecz K. Candolin jak również J.A. Viljaniemiego i V.M. Paananena. Odnośnie wypłaty odszkodowania przez Pohjolę sąd ten, stwierdziwszy, że pasażerowie powinni byli zauważyć

nietrzeźwość kierowcy orzekł, że na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy o ubezpieczeniu posiadaczy pojazdów mechanicznych, w brzmieniu zmienionym ustawą nr 656/1994, co do zasady żaden z nich nie ma prawa do odszkodowania ze strony wspomnianego towarzystwa ubezpieczeniowego. Jednakże, o ile istniałoby „szczególne uzasadnienie” w rozumieniu tego przepisu dla wypłaty odszkodowania, Pohjola mogłaby być zobowiązana do jego zapłaty. Uwzględniając poważne obrażenia poniesione przez V.M. Paananena oraz fakt, że J. Ruokoranta, biorąc pod uwagę jego sytuację finansową, prawdopodobnie nie byłby w stanie wypłacić odszkodowań, Porin käräjöikeus orzekł, że Pohjola powinna wypłacić odszkodowania dla V.M. Paananena. Z drugiej strony, sąd ten uznał, że nie można powołać się na żadne „szczególne uzasadnienie” w odniesieniu do K. Candolin oraz J.A. Viljaniemi.

13 Po wniesieniu apelacji Turun hovioikeus (sąd apelacyjny w Turku) orzekł, że odszkodowanie należne V.M. Paananenowi od J. Ruokoranty również nie musi być przez Pohjolę wypłacane.

14 K. Candolin jak również J.A. Viljaniemi i V.M. Paananen wnieśli kasację od wyroku Turun hovioikeus do Korkein oikeus (sądu najwyższego). Żądają oni, aby towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaciło im odszkodowania z ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych. Pohjola kwestionuje istnienie takiego zobowiązania do wypłaty odszkodowania, argumentując, że skoro pasażer wsiada do pojazdu, wiedząc, że ściąga na siebie wyższe niż normalne ryzyko poniesienia szkody, powinien odpowiadać za skutki swoich działań.

- 15 Stwierdzając, że przepisy prawne obowiązujące w czasie okoliczności faktycznych sprawy powinny być interpretowane zgodnie z prawem wspólnotowym, Korkein oikeus postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

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

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

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 16 Pytania sądu krajowego, które należy poddać łącznej analizie, zmierzają zasadniczo do ustalenia, czy art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy stoją na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zezwalają na odmowę lub ograniczenie odszkodowania wypłacanego z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z przyczynieniem się pasażera do powstania szkody, którą poniósł, i czy odpowiedź byłaby inna w przypadku, gdy pasażer jest właścicielem pojazdu.
- 17 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że dyrektywy pierwsza, druga i trzecia zmierzają, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Wspólnoty, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach oraz, z drugiej strony, do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie Wspólnoty, w którym nastąpił wypadek (wyrok z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. str. I-1829, pkt 13).

- 18 Właśnie mając na względzie cel, jakim jest ochrona ofiar, Trybunał orzekł, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stoi na przeszkodzie temu, aby zakład ubezpieczeń mógł wykorzystywać przepisy prawne lub postanowienia umowne, aby odmówić wypłaty odszkodowania osobom trzecim, które są ofiarami wypadku spowodowanego przez ubezpieczony pojazd (ww. wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 20).
- 19 Trybunał orzekł również, że art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy przypomina jedynie o tym obowiązku w zakresie dotyczącym przepisów prawnych lub postanowień umownych wykluczających z ubezpieczenia użytkowanie pojazdów w szczególnych przypadkach (osoby nieupoważnione do prowadzenia pojazdu, osoby nieposiadające prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa pojazdu) (ww. wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 21).
- 20 Jako odstępstwo od tego obowiązku wspomniany art. 2 ust. 1 akapit drugi przewiduje, że pewne ofiary mogą nie otrzymać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń ze względu na sytuację, którą same stworzyły (osoby, które zajęły miejsce w pojeździe, wiedząc, że został on skradziony) (ww. wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 21).
- 21 Jednakże, z uwagi na to, że chodzi o przepis stanowiący odstępstwo od zasady ogólnej, art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy powinien być przedmiotem wąskiej interpretacji.

22 Jak słusznie zaznaczył rzecznik generalny w pkt 42 swojej opinii, wszelka inna wykładnia zezwoliłaby państwom członkowskim na ograniczenie do określonych okoliczności odszkodowania na rzecz osób trzecich, które są ofiarami wypadku drogowego czyli dokładnie na to, czego wspomniane dyrektywy miały uniknąć

23 Z tego wynika, że art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy powinien być interpretowany w ten sposób, że przepis prawny lub klauzula umowna zawarta w polisie ubezpieczeniowej, które wykluczają z ubezpieczenia użytkowanie pojazdów, mogą tylko wówczas być użyte przeciwko osobom trzecim będącym ofiarami wypadku drogowego, gdy zakład ubezpieczeń może udowodnić, że osoby zajmujące całkowicie dobrowolnie miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, że pojazd ów był skradziony.

24 Odnośnie do odmowy lub ograniczenia prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych z uwagi na przyczynienie się pasażera, który jest ofiarą wypadku, do powstania szkody, z celu jak i z brzmienia pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa wspólnotowego państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów (wyrok z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. str. I-6711, pkt 23 i 29).

25 W odniesieniu do powyższego Pohjola jak również rządy fiński, niemiecki, austriacki i norweski utrzymują, że prawo wspólnotowe nie ustala żadnego ograniczenia

w ocenie, dokonywanej zgodnie z prawem krajowym regulującym odpowiedzialność cywilną, zakresu przyczynienia się pasażera do powstania szkody, jaką poniósł.

- 26 Taki argument nie może być przyjęty.
- 27 Państwa członkowskie powinny wykonywać swoje uprawnienia z poszanowaniem prawa wspólnotowego oraz, w szczególności, art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy, których celem jest zagwarantowanie, aby wszystkim pasażerom będącym ofiarami wypadku spowodowanego przez pojazd przysługiwało odszkodowanie za szkody, jakie ponieśli, wypłacane z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych.
- 28 Przepisy krajowe, które regulują warunki odszkodowania za szkody wynikające z ruchu pojazdów, nie mogą zatem pozbawić skuteczności („effet utile”) wspomnianych przepisów.
- 29 Tak byłoby zwłaszcza w przypadku, gdyby — jedynie w oparciu o przyczynienie się pasażera do powstania szkody — uregulowania krajowe sformułowane w sposób

ogólny i abstrakcyjny odmawiały pasażerowi prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych albo ograniczały takie prawo w sposób nieproporcjonalny.

- 30 Jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny, zakres odszkodowania dla ofiary może zostać ograniczony.
- 31 Do celu oceny istnienia takich okoliczności i proporcjonalnego charakteru ograniczenia odszkodowania, co pozostaje we właściwości sądu krajowego, fakt, że dany pasażer jest właścicielem pojazdu, którego kierowca spowodował wypadek, pozostaje bez znaczenia.
- 32 W istocie, przewidując, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w zakresie ruchu pojazdów obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów innych niż kierowca, art. 1 trzeciej dyrektywy ustanowił jedynie rozróżnienie pomiędzy tym kierowcą a innymi pasażerami.
- 33 Ponadto cele ochrony, które zostały przypomniane w pkt 18–20 niniejszego wyroku, wymagają, aby sytuacja prawna właściciela pojazdu znajdującego się w nim w momencie wypadku nie w charakterze kierowcy, lecz pasażera, była zbliżona do sytuacji każdego innego pasażera, który jest ofiarą wypadku.

- 34 Za taką wykładnią przemawia ewolucja prawa wspólnotowego. Motyw siódmy 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. W celu zapewnienia ochrony porównywalnej do ochrony innych osób trzecich będących ofiarami wypadku, jak wynika z motywu dziewiątego tej samej dyrektywy, art. 3 tej dyrektywy rozszerzył zakres ubezpieczenia na uszkodzenia ciała na członków rodziny ubezpieczającego, kierowcy lub każdej innej osoby odpowiedzialnej. Artykuł 1 trzeciej dyrektywy przyjmuje jeszcze szerszą formułę, przewidując odszkodowanie z tytułu uszkodzeń ciała dla wszystkich pasażerów innych niż kierowca. Stąd właściciel pojazdu występujący w charakterze pasażera może być objęty odszkodowaniem.
- 35 Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, na zadane pytania należy odpowiedzieć w ten sposób, że w okolicznościach takich jak te w postępowaniu przed sądem krajowym art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy stoją na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zezwalają na odmowę lub ograniczenie w nieproporcjonalny sposób odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z przyczynieniem się pasażera do powstania szkody, którą poniósł. Fakt, że dany pasażer jest właścicielem pojazdu, którego kierowca spowodował wypadek, pozostaje bez znaczenia.

W przedmiocie kosztów

- 36 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

W okolicznościach takich jak te w postępowaniu przed sądem krajowym art. 2 ust. 1 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 i art. 1 trzeciej dyrektywy 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 stoją na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które zezwalają na odmowę lub ograniczenie w nieproporcjonalny sposób odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku z przyczynieniem się pasażera do powstania szkody, którą poniósł. Fakt, że dany pasażer jest właścicielem pojazdu, którego kierowca spowodował wypadek, pozostaje bez znaczenia.

Podpisy