

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 9 czerwca 2011 r.*

W sprawie C-409/09

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Supremo Tribunal de Justiça (Portugalia) postanowieniem z dnia 2 października 2009 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 27 października 2009 r., w postępowaniu

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

przeciwko

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, D. Šváby (sprawozdawca), G. Arestis, J. Malenovský i T. von Danwitz, sędziowie,

* Język postępowania: portugalski.

rzecznik generalny: N. Jääskinen,
sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 stycznia 2011 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu J.M. Ambrósia Lavradora oraz M.C. Olival Ferreiry Bonifácio przez L. Saraivę, advogado,
- w imieniu Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA przez J.M. Fonsecę, advogado,
- w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandesą oraz D. Marinhę Piresa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu niemieckiego przez J. Möllera oraz J. Kemper, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu łotewskiego przez K. Drēviņę oraz M. Borkovecę, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez N. Yerrell oraz M. Teles Romão, a także przez P. Guerre e Andradego, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”), 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 silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, s. 17, zwanej dalej „drugą dyrektywą”) oraz trzeciej dyrektyw 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, s. 33, zwanej dalej „trzecią dyrektywą”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy J.M. Ambrósio Lavradorem i M.C. Olival Ferreira Bonifácio a Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (zwaną dalej „Fidelidade-Mundial”) w przedmiocie wypłaty odszkodowania przez tę ostatnią, w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych, z tytułu szkód poniesionych przez powodów w postępowaniu przed sądem krajowym w wyniku wypadku w ruchu drogowym, w którym uczestniczyli: nieletnie dziecko poruszające się na rowerze i pojazd, za który odpowiedzialność cywilną ponosi Fidelidade-Mundial.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy:

„[...] 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 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy stanowi:

„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 [pierwszej dyrektywy], które wyłącza 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,

będzie, dla celów art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], 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.

Państwa członkowskie mają możliwość – w odniesieniu do wypadków, jakie nastąpiły na ich terytorium – niestosowania postanowień pierwszego akapitu, jeśli poszkodowany może uzyskać odszkodowanie za poniesioną szkodę od instytucji zabezpieczenia społecznego”.

5 Artykuł 1 trzeciej dyrektywy przewiduje:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi [drugiej dyrektywy] ubezpieczenie określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[...]”

- 6 Artykuł 4 dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 149, s. 14), zatytułowany „Zmiany dyrektywy 90/232/EWG”, stanowi:

„[...]

2) dodaje się art. 1a w brzmieniu:

»*Artykuł 1a*

Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 [pierwszej] dyrektywy, obejmuje szkody na osobie [uszkodzenie ciała] oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania«.

[...]”.

- 7 Zgodnie z motywem 16 dyrektywy 2005/14:

„Szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy są zazwyczaj najsłabszą stroną w wypadku, powinny być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem pojazdu, który

brał udział w wypadku, jeżeli mają oni prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Przepis ten nie przesądza o odpowiedzialności cywilnej ani o wysokości odszkodowania przysługującego na podstawie przepisów krajowych za szkody spowodowane w konkretnym wypadku drogowym”.

- 8 Artykuł 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263, s. 11), zatytułowany „Szczególne kategorie poszkodowanych”, stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla art. 13 ust. 1 akapit drugi ubezpieczenie określone w art. 3 obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[...]

3. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3, obejmuje szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym.

Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania”.

Prawo krajowe

- 9 Zgodnie z art. 503 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego:

„Kto posiada rzeczywistą władzę nad jakimkolwiek pojazdem naziemnym i używa go w swoim interesie, również za pośrednictwem innej osoby, jest odpowiedzialny za szkody wynikające z ryzyka związanego z pojazdem, nawet jeżeli nie jest on w ruchu”.

- 10 Artykuł 504 ust. 1 tego kodeksu stanowi:

„Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy działa na korzyść osób trzecich oraz osób przewożonych”.

- 11 Zgodnie z art. 505 rzeczzonego kodeksu:

„Bez uszczerbku dla postanowień art. 570, odpowiedzialność, o której mowa w art. 503 ust. 1, jest wyłączona tylko wtedy, gdy winę za spowodowanie wypadku można przypisać samemu poszkodowanemu lub osobie trzeciej, lub jeżeli jest on wynikiem działania siły wyższej niezwiązanej z działaniem samego pojazdu”.

12 Artykuł 570 tego kodeksu stanowi:

„1. Jeżeli zawinione zachowanie poszkodowanego przyczyniło się do wystąpienia lub powiększenia szkody, do sądu należy ustalenie, z uwzględnieniem stopnia zawinienia obydwu stron i wynikających z niego skutków, czy należy przyznać odszkodowanie w pełnej lub obniżonej wysokości, czy też należy odmówić jego przyznania.

2. Jeżeli odpowiedzialność opiera się tylko na domniemaniu winy, wina poszkodowanego, w braku odmiennego przepisu, wyłącza obowiązek odszkodowania”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

- 13 W dniu 12 lipca 2002 r. nieletni syn powodów w postępowaniu krajowym, który poruszał się na rowerze, zderzył się z pojazdem ubezpieczonym przez Fidelidade-Mundial. Wypadek ten spowodował śmierć młodego chłopca.
- 14 Sąd krajowy wyjaśnia, że w trakcie postępowania w poprzednich instancjach ustalono, że do rzeczonego wypadku doszło około godziny 20.20 w aglomeracji, na ulicy otoczonej budynkami, w środowisku wiejskim, gdzie dziecko jechało w przeciwnym kierunku bez przestrzegania zasad pierwszeństwa.
- 15 Powodowie przed sądem krajowym wnieśli pozew przeciwko Fidelidade-Mundial, ubezpieczycielowi pojazdu biorącego udział w wypadku, którego ofiarą był ich syn, z tytułu odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych.

W pozwie zainteresowani wnieśli o przyznanie im odszkodowania w wysokości 207 080,78 EUR, a także o pokrycie kosztów leczenia i wszystkich szkód materialnych tytułem szkód majątkowych i niemajątkowych wynikających z rzeczonego wypadku.

- 16 Ponieważ pozew ten został oddalony zarówno w pierwszej, jak i w drugiej instancji, powodowie zwrócili się do Supremo Tribunal de Justiça.
- 17 Jeżeli chodzi o okoliczności wypadku, których ofiarą był syn powodów w postępowaniu przed sądem krajowym, sąd krajowy, powołując się na wyroki wydane w pierwszej i w drugiej instancji, stwierdza, że jedynym winowajcą jest nieletnie dziecko, które jechało w niewłaściwym kierunku, bez przestrzegania zasad pierwszeństwa, oraz że kierujący pojazdem nie uchybił żadnemu obowiązkowi ciążącemu na nim na mocy przepisów o ruchu drogowym, tak że nie można mu przypisać jakiejkolwiek odpowiedzialności, zarówno na zasadzie ryzyka, jak i na zasadzie winy.
- 18 Sąd krajowy przedstawia jednak w postanowieniu twierdzenia powodów, zgodnie z którymi można było wymagać od kierującego pojazdem mechanicznym szczególnej uwagi i szczególnie ostrożnej jazdy, z uwagi na to, iż znał on miejsce wypadku, które często uczęszczane było przez dzieci. Zgodnie z tymi twierdzeniami niedbałe zachowanie rzeczonego kierowcy miało wpływ, w znaczeniu przyczynowości, na proces, który doprowadził do zdarzenia powodującego powstanie szkody.
- 19 Sąd krajowy twierdzi, że przyznając, iż odpowiedzialność cywilna pozostaje w kompetencji państw członkowskich, Trybunał w wyroku z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745, wyjaśnił, iż państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje, przestrzegając prawa Unii, i nie mogą pozbawiać skuteczności przepisów pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy. Przepisy te

zostają pozbawione takiej skuteczności w szczególności wtedy, gdy tylko z tego powodu, iż szkodę można przypisać samej ofierze, uregulowanie krajowe wyłącza lub ogranicza w sposób nieproporcjonalny prawo do takiego odszkodowania.

- 20 W świetle tego orzecznictwa Trybunału sąd krajowy powziął wątpliwości co do zgodności systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie w rozpatrywanej przez niego sprawie z wyżej wymienionymi przepisami prawa Unii.
- 21 W tych okolicznościach Supremo Tribunal de Justiça postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy postanowienia art. 1 trzeciej dyrektywy [...] powinny być interpretowane w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby prawo portugalskie, zwłaszcza za pomocą art. 503 ust. 1, art. 504, 505 i 570 Código Civil, w przypadku wypadku drogowego w okolicznościach czasu i miejsca takich jak w niniejszej sprawie, wyłączało lub ograniczało prawo do odszkodowania nieletniemu, będącemu ofiarą wypadku, na tej tylko podstawie, że można mu przypisać częściowe, a nawet wyłączne przyczynienie się do spowodowania szkód?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 22 Tytułem wstępu należy podnieść, tak jak to słusznie podkreśla rząd niemiecki, że choć przedstawione pytanie dotyczy wyłącznie art. 1 trzeciej dyrektywy, to jednak z postanowienia odsyłającego rozpatrywanego jako całość wynika, że przez swoje pytanie sąd krajowy pyta się zasadniczo o to, czy dyrektywy pierwsza, druga i trze-

cia powinny być interpretowane w ten sposób, iż sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, które ogranicza lub wyklucza prawo do odszkodowania ofierze wypadku, w którym uczestniczył pojazd mechaniczny, z powodu częściowego lub wyłącznego przyczynienia się tej ofiary do powstania szkody.

- ²³ W tym kontekście w pierwszej kolejności należy przypomnieć, że z preambuły dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, iż zmierzają one, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii Europejskiej, 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 terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek (wyroki: z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 13; z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 24; a także z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie C-484/09 Carvalho Ferreira Santos, Zb.Orz. s. I-1821, pkt 24).
- ²⁴ Pierwsza dyrektywa, doprecyzowana i uzupełniona przez dyrektywy drugą i trzecią, zobowiązuje zatem państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne przebywające zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem, i precyzuje w szczególności typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć (zob. ww. wyroki: w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 27; a także w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 27).
- ²⁵ Należy jednakże przypomnieć, że obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest kwestią odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest bowiem objęta gwarancją prawa Unii i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe (ww. wyrok w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 31 i przytoczone orzecznictwo).

- 26 W kwestii tej Trybunał orzekł już, że zarówno z celu, jak i z brzmienia dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej wynika, iż nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów (ww. wyrok w sprawie *Carvalho Ferreira Santos*, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo). Ocenę tę potwierdzają w odniesieniu do szkód poniesionych przez niezmotoryzowanych użytkowników drogi postanowienia art. 1a trzeciej dyrektywy przejęte przez art. 12 ust. 3 dyrektywy 2009/103.
- 27 Państwa członkowskie są jednak zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw (ww. wyrok w sprawie *Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira*, pkt 29; wyrok z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie *C-356/05 Farrell*, Zb.Orz. s. I-3067, pkt 33; a także ww. wyrok w sprawie *Carvalho Ferreira Santos*, pkt 34).
- 28 Po drugie, z orzecznictwa wynika, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie, przestrzegając prawa Unii, oraz że przepisy krajowe regulujące odszkodowania z tytułu wypadków wynikających z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać skuteczności dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej (zob. podobnie ww. wyroki: w sprawie *Ruiz Bernáldez*, pkt 19; w sprawie *Candolin i in.*, pkt 27, 28; a także w sprawie *Farrell*, pkt 34).
- 29 Tak jak to wyjaśnił Trybunał, dyrektywy te zostałyby pozbawione takiej skuteczności, gdyby jedynie w oparciu o przyczynienie się pasażera do powstania szkody uregulowanie krajowe, sformułowane w sposób ogólny i abstrakcyjny, odmawiało pasażerowi prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych albo gdyby ograniczało takie prawo w sposób nieproporcjonalny (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie *Candolin i in.*, pkt 29). Jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny, zakres odszkodowania dla ofiary może zostać ograniczony (ww. wyrok w sprawie *Candolin i in.*, pkt 30).

- 30 W ten sposób Trybunał stwierdził, że 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 pojazdów mechanicznych w związku z przyczynieniem się pasażera do powstania szkody, którą ten poniósł (ww. wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 35). Rozwiązanie to zostało potwierdzone w ww. wyroku w sprawie Farrell (pkt 35).
- 31 Należy stwierdzić, że w postępowaniu przed sądem krajowym – w odróżnieniu od okoliczności, których dotyczyły ww. wyroki w sprawie Candolin i in. oraz w sprawie Farrell – prawo ofiar wypadku do odszkodowania doznaje uszczerbku nie z powodu ograniczenia zakresu odpowiedzialności cywilnej przez przepisy w dziedzinie ubezpieczenia, lecz w drodze ograniczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego kierowcy na podstawie właściwego reżimu odpowiedzialności cywilnej.
- 32 W tym zakresie z postanowienia odsyłającego wynika, że art. 503 i 504 portugalskiego kodeksu cywilnego ustanawiają obiektywną odpowiedzialność w przypadku wypadku drogowego, jednakże zgodnie z art. 505 tego kodeksu odpowiedzialność na zasadzie ryzyka przewidziana w art. 503 ust. 1 rzeczonoego kodeksu jest wyłączona, jeżeli winę za spowodowanie wypadku można przypisać ofierze. Ponadto, jeżeli zawinione zachowanie ofiary przyczyniło się do powstania lub powiększenia szkody, art. 570 portugalskiego kodeksu cywilnego przewiduje, że z uwzględnieniem stopnia i powagi tego zawinienia osoba ta zostaje pozbawiona całego odszkodowania lub jego części.
- 33 Innymi słowy przepisy prawa krajowego mające zastosowanie w postępowaniu przed sądem krajowym mają na celu w kontekście takim jak w niniejszej sprawie wyłączenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka kierowcy pojazdu, który uczestniczył w wypadku, tylko wtedy, gdy winę za wypadek można przypisać wyłącznie ofierze. Ponadto, w przypadku gdy wina ofiary przyczyniła się do powstania lub zwiększenia jej szkody, jej odszkodowanie zostaje obniżone na podstawie tych przepisów w sposób proporcjonalny do stopnia i powagi tego zawinienia.

³⁴ Inaczej aniżeli w kontekstach prawnych, których dotyczyły odpowiednio ww. wyroki w sprawie Candolin i in. oraz w sprawie Farrell, rzeczony przepis nie skutkują – w przypadku przyczynienia się samej ofiary do powstania szkody – automatycznym wykluczeniem lub ograniczeniem w nieproporcjonalny sposób jej prawa, w niniejszej sprawie prawa rodziców nieletniego dziecka, które zmarło podczas jazdy na rowerze po zderzeniu z pojazdem samochodowym, do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu uczestniczącego w wypadku. W związku z tym nie naruszają one gwarancji przewidzianej przez prawo Unii, że odpowiedzialność cywilna ustalona według właściwego prawa krajowego zostanie objęta ubezpieczeniem zgodnie z przepisami trzech ww. dyrektyw (zob. ww. wyrok w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 43, 44).

³⁵ Z uwagi na powyższe rozważania na przedstawione pytanie należy odpowiedzieć, że dyrektywy pierwsza, druga i trzecia powinny być interpretowane w ten sposób, iż nie sprzeciwiają się one przepisom krajowym należącym do prawa odpowiedzialności cywilnej, które pozwalają na wykluczenie lub ograniczenie prawa ofiary wypadku do dochodzenia odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego uczestniczącego w wypadku w oparciu o indywidualną ocenę wyłącznego lub częściowego przyczynienia się tej ofiary do własnej szkody.

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 (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Dyrektywa 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności, druga dyrektywa 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 silnikowych oraz 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 powinny być interpretowane w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one przepisom krajowym należącym do prawa odpowiedzialności cywilnej, które pozwalają na wykluczenie lub ograniczenie prawa ofiary wypadku do dochodzenia odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego uczestniczącego w wypadku w oparciu o indywidualną ocenę wyłącznego lub częściowego przyczynienia się tej ofiary do własnej szkody.

Podpisy