



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
VERICY TRSTENJAK
przedstawiona w dniu 5 lipca 2012 r.¹

Sprawa C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
przeciwko
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalia)]

Dyrektywy 72/166/EWG, 84/5/EWG oraz 90/232/EWG — Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych — Zderzenie dwóch pojazdów, które nie może zostać przypisane żadnemu z kierowców — Osoba przewożona w jednym z pojazdów, która przyczyniła się do powstania własnej szkody — Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka — Pozbawienie lub ograniczenie prawa do odszkodowania

I – Wprowadzenie

1. Idea rekompensaty wywodzi się z dążenia do sprawiedliwości, która już w starożytnej filozofii greckiej rozumiana była jako swoisty ideał. I tak na przykład u Platona² można znaleźć wywody dotyczące wykraczającej poza granice prawa karnego rekompensaty wszelkich poniesionych szkód. Obok różnych stopni przypisywania odpowiedzialności za szkodę filozofii antycznej znane było także zwolnienie z odpowiedzialności za szkodę, jeżeli okazywało się, iż szkoda nie może zostać przypisana, a przynajmniej nie może zostać przypisana wyłącznie sprawcy, na przykład w wyniku przyczynienia się do niej przez poszkodowanego. Koncepcja ta ukształtowana głównie przez Antyfona³ rozwinęła się w toku rozwoju prawa rzymskiego oraz nowoczesnego prawa europejskiego do konstrukcji, która jest obecnie ogólnie znana w prawie cywilnym licznych państw członkowskich pod pojęciem „przyczynienia się do powstania szkody”⁴. W niniejszej sprawie Trybunał będzie musiał udzielić odpowiedzi na pytanie, czy ta koncepcja, znana także portugalskiemu prawu odpowiedzialności cywilnej, da się pogodzić z prawem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych Unii.

1 — Język oryginału: słoweński.

Język postępowania: portugalski.

2 — Platon (w języku starogreckim: Πλάτων; ok. 427/428–347/348 p.n.e.) zawarł swoje wywody odnośnie do rekompensaty w swoim dziele „Nóμοι” (Prawa).

3 — Antyfon z Ramnus (w języku starogreckim: „Ἀντιφών”, ok. 480–411 p.n.e.) pozostawił po sobie liczne mowy obrończe przygotowane dla procesów sądowych. Ponadto do naszych czasów przetrwały trzy tzw. tetralogie, tj. sporządzone w skrótovej formie wzorcowe opracowania kazusów prawnych zawierające każdorazowo dwie mowy oskarżycielskie i obrończe. W utworach tych pojawia się też zagadnienie winy poszkodowanego.

4 — Zobacz w tej kwestii H. Barta, *Die Entstehung der Rechtskategorie „Zufall” – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums i antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung*, w: *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (hrsg. H. Barta, T. Mayer-Maly, F. Raber) oraz Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (hrsg. von E. Heitsch, C.W. Müller, K. Sier), Göttingen 2011.

2. W swoim wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE Tribunal da Relação de Guimarães (zwany dalej „sądem krajowym”) zadaje pytanie dotyczące wykładni dyrektyw 72/166/EWG⁵, 84/5/EWG⁶ oraz 90/232/EWG⁷ wydanych w celu ujednoczenia przepisów państw członkowskich dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W głównej mierze sąd krajowy pragnie uzyskać informację, czy przytoczone dyrektywy sprzeciwiają się krajowej regulacji dotyczącej odpowiedzialności cywilnej, która pozwala sądowi orzekającemu w kwestii roszczeń odszkodowawczych wynikających z wypadku drogowego, w zależności od stanu faktycznego, ograniczyć lub nawet odmówić odszkodowania, jeżeli zwinione zachowanie poszkodowanego przyczyniło się do powstania lub powiększenia szkody.

3. Pytanie to pojawiło się w związku ze sporem sądowym o roszczenia odszkodowawcze osoby poszkodowanej w wypadku drogowym, która w chwili wypadku była pasażerem jednego z dwóch pojazdów uczestniczących w wypadku. Poszkodowany, który wbrew wynikającemu z przepisów prawa obowiązkowi nie był zapięty pasem bezpieczeństwa⁸, doznał ciężkich obrażeń ciała. Powództwo o odszkodowanie wytoczone przeciwko kierowcom obu pojazdów, ubezpieczycielowi z tytułu odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu, którego pasażerem był poszkodowany, oraz przeciwko funduszowi gwarancyjnemu zostało oddalone przez właściwy sąd pierwszej instancji na podstawie wyżej wymienionych regulacji dotyczących odpowiedzialności cywilnej z uzasadnieniem, iż szkoda została spowodowana z jego własnej winy, gdyż poszkodowany nie zastosował się do ustawowego obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa.

4. Niniejsze postępowanie wpisuje się w długą serię wniosków prejudycjalnych sądów portugalskich, w których zasadniczo chodzi o kwestię zgodności krajowych przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku wypadków drogowych z prawem Unii, a ściślej mówiąc, z dyrektywami ujednoczającymi ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z uwagi na fakt, że w ostatnim okresie Trybunał wydał kilka orzeczeń, w których udzielił odpowiedzi twierdzącej na to pytanie, przede wszystkim w miarodajnych wyrokach z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie *Carvalho Ferreira Santos*⁹ oraz z dnia 9 czerwca 2011 r. w sprawie *Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*¹⁰, niniejsza sprawa daje okazję do potwierdzenia tego orzecznictwa przez orzeczenie wielkiej izby i przez to wsparcie tego orzecznictwa na solidniejszej podstawie, a w razie pojawienia się takiej potrzeby, daje okazję do jego doprecyzowania.

5 — Pierwsza dyrektywa Rady 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, s. 1, zwana dalej „pierwszą dyrektywą”).

6 — Druga dyrektywa Rady 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. L 8, s. 17, zwana dalej „drugą dyrektywą”).

7 — Trzecia dyrektywa Rady 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, zwana dalej „trzecią dyrektywą”).

8 — Z opracowania zleconego przez Komisję wynika, że jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa stanowi trzecią najczęstszą, po jeździe z nadmierną prędkością oraz jeździe po spożyciu alkoholu, przyczynę wypadków śmiertelnych w ruchu drogowym. Opracowanie to zawiera stwierdzenie, iż działania podjęte w celu zaostrożenia obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa mogą doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w Unii Europejskiej o 7300 rocznie [Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union, COM(2008) 151. W białej księdze z dnia 12 września 2001 r. o europejskiej polityce komunikacyjnej [COM(2001) 370 wersja ostateczna], Komisja zaproponowała, że Unia Europejska powinna sobie postawić za zadanie, ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o połowę do 2010 r. W ramach tego programu rozpoczęto szereg projektów prawodawczych. Należą do nich dyrektywy dotyczące wyposażania pojazdów w pasy bezpieczeństwa oraz rozszerzenie obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa we wszystkich kategoriach pojazdów i dotyczące wszystkich miejsc siedzących znajdujących się w pojazdach. Obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa został wprowadzony początkowo przez dyrektywę Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. (Dz.U. L 373, s. 26), zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/20/WE z dnia 8 kwietnia 2003 r. (Dz.U. L 115, s. 63). Początkowo dotyczył on jedynie pojazdów mechanicznych poniżej 3,5 tony, wyposażonych w systemy zatrzymywania i nie przewidywał obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa na tylnych siedzeniach dla określonych innych pojazdów (samochody osobowe, lekkie pojazdy ciężarowe). Od 2006 r. obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa dotyczy wszystkich pojazdów mechanicznych.

9 — C-484/09, Zb.Orz. s. I-1821.

10 — C-409/09, Zb.Orz. s. I-4955.

II – Ramy prawne

A – Prawo Unii

5. W 1972 r. prawodawca Unii zapoczątkował proces ujednolicania przepisów prawnych państw członkowskich dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za pomocą dyrektyw¹¹.

6. 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.

7. Zgodnie z zasadą, że ofiarom wypadków drogowych należy się, w przypadku ustalenia odpowiedzialności, odszkodowanie od wypłacalnego dłużnika, 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”.

8. Artykuł 3 ust. 2 pierwszej dyrektywy stanowi między innymi, co następuje:

„Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że umowa ubezpieczenia obejmuje również:

— szkody wyrządzone na terytorium innych państw członkowskich zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach [...]”.

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

10. 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 dyrektywy 72/166/EWG, 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;

11 — Zobacz odnośnie do historii harmonizacji w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych moje wywody w opinii z dnia 7 grudnia 2010 r. w sprawie *Carvalho Ferreira Santos* (ww. wyrok w przypisie 9) oraz *F. Reichert-Facilidades, Europäisches Versicherungsvertragsrecht?*, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (hrsg. . J. Basedow, K.J. Hopt, H. Kötz), Tübingen 1998, s. 127; *U. Lemor, Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (hrsg. H. Feyock, P. Jacobson, U. Lemor), 3. Aufl., München 2009, 1. Teil, pkt 5.

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 tiret pierwsze, 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. [...]”.

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

12. 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. [...]”.

13. Artykuł 1a tej dyrektywy jest sformułowany następująco:

„Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, 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”.

14. Obowiązująca od dnia 8 października 2009 r. dyrektywa 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności¹² skonsolidowała wskazane powyżej dyrektywy, które przestały w związku z tym obowiązywać. Z uwagi jednak na okoliczność, iż zdarzenia, które stały się powodem dla sporu krajowego, miały miejsce na długo przed wejściem w życie dyrektywy 2009/103, w stosunku do sprawy przed sądem krajowym zastosowanie znajdują wyłącznie przepisy tych dyrektyw.

15. Artykuł 12 dyrektywy 2009/103 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”.

12 — Dz.U. L 263, s. 11.

B – Prawo krajowe

16. Istotne dla rozstrzygnięcia sprawy będącej przedmiotem postępowania krajowego przepisy portugalskiego Código Civil (kodeksu cywilnego) stanowią, co następuje:

17. Artykuł 503 ust. 1: „Kto posiada rzeczywistą władzę nad jakimkolwiek pojazdem naziemnym i używa go w swoim interesie, nawet za pośrednictwem innej osoby, jest odpowiedzialny za szkody wynikające z ryzyka związanego z pojazdem, nawet jeżeli nie jest on w ruchu”.

18. Artykuł 504 ust. 1: „Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy działa na korzyść osób trzecich oraz osób przewożonych”.

19. Artykuł 505 Código Civil zatytułowany „Wyłączenie odpowiedzialności” stanowi: „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 gdy jest on wynikiem działania siły wyższej niezwiązanej z działaniem samego pojazdu”.

20. Artykuł 570 Código Civil zatytułowany „Wina poszkodowanego” 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”.

III – Stan faktyczny, postępowanie krajowe pytanie prejudycjalne

21. W dniu 12 czerwca 2004 r. na obszarze niezabudowanym doszło do czołowego zderzenia dwóch pojazdów mechanicznych. Jeden z pojazdów uczestniczących w wypadku nie był objęty ważnym i skutecznym ubezpieczeniem. Vítor Hugo Marques Almeida był pasażerem jednego z tych pojazdów siedzącym z przodu obok kierowcy. Podczas wypadku uderzył głową w szybę przednią, która uległa rozbiciu, powodując u niego głębokie rany cięte głowy i twarzy.

22. V.H. Marques Almeida wniósł przed właściwym sądem cywilnym pierwszej instancji o zasądzenie odszkodowania od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza jednego z pojazdów, od kierowcy i właściciela nieubezpieczonego pojazdu oraz od Fundo de Garantia Automovel (zwanego dalej „funduszem gwarancyjnym”). Powództwo zostało oddalone z uzasadnieniem, iż nie została wykazana wina żadnego z kierowców w spowodowaniu wypadku. Sąd orzekł na korzyść pozwanych, ponieważ był zdania, że szkoda stwierdzona u V.H. Marquesa Almeidy wynika z jego własnej winy, gdyż wbrew nakazowi z przepisu art. 82 ust. 1 Código da Estrada (kodeksu ruchu drogowego) nie zapiął pasów bezpieczeństwa. W związku z tym obowiązek naprawienia szkody podlega wyłączeniu na podstawie art. 505 Código Civil.

23. V.H. Marques Almeida wniósł odwołanie od tego wyroku. Sąd krajowy rozpoznający odwołanie zgłasza wątpliwości co do zgodności portugalskich przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej z prawem Unii, gdyż przepisy te przewidują ograniczenie, a nawet wyłączenie roszczenia odszkodowawczego poszkodowanego, jeżeli przyczynił się do powstania szkody. Sąd krajowy powołuje

się w tym kontekście na wyrok Trybunału w sprawie Farrell¹³, w którym Trybunał stwierdził, że: „Zakres takiego odszkodowania może zostać ograniczony jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny i z poszanowaniem prawa wspólnotowego”¹⁴.

24. Sąd krajowy uznał, iż zachodzi konieczność dokonania wykładni stosownych przepisów dyrektyw dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Sąd postanowił zatem zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

- „1) Czy przepisy art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], art. 2 ust. 1 [drugiej dyrektywy] oraz art. 1 i art. 1a trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby prawo krajowe, konkretnie w przepisach art. 503 ust. 1, art. 504, 505 i 570 Código civil, przewidywało, iż w przypadku zderzenia dwóch pojazdów, w wyniku którego pasażer jednego z pojazdów doznał obrażeń ciała (poszkodowany, który domaga się odszkodowania), gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców, należy odmówić lub obniżyć dochodzone odszkodowanie, na tej podstawie, iż pasażer ten przyczynił się do wystąpienia szkody, ponieważ podróżował na przednim miejscu obok kierowcy bez zapiętego pasa bezpieczeństwa, do czego był zobowiązany na podstawie prawa krajowego?
- 2) W tym kontekście stwierdzono, iż w chwili zderzenia dwóch odnośnych pojazdów rzeczony pasażer w wyniku braku zapięcia pasów bezpieczeństwa uderzył gwałtownie głową w przednią szybę samochodu, rozbijając ją, co spowodowało głębokie rany cięte głowy i twarzy.
- 3) Należy uwzględnić także, że w chwili wypadku jeden z odnośnych pojazdów nie miał ważnego i skutecznego ubezpieczenia zawartego z instytucją ubezpieczeniową, i dlatego pozwany są, obok ubezpieczyciela drugiego odnośnego pojazdu, także właściciel i kierowca pojazdu bez ubezpieczenia oraz Fundo de Garantia Automóvel, którzy na podstawie odpowiedzialności obiektywnej mogą zostać solidarnie zobowiązani do zapłaty odszkodowania”.

IV – Postępowanie przed Trybunałem

25. Postanowienie o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wydane z datą 22 kwietnia 2010 r. wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 17 czerwca 2010 r.

26. W terminie określonym w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości uwagi pisemne przedstawili V.H. Marques Almeida, rządu portugalski, niemiecki oraz Komisja Europejska.

27. Na rozprawie w dniu 22 maja 2012 r. stawili się pełnomocnicy procesowi rządu portugalskiego i niemieckiego oraz Komisji w celu przedstawienia swoich wywodów.

V – Istotne argumenty stron

28. *V.H. Marques Almeida* jest zdania, iż sporne dyrektywy sprzeciwiają się przepisowi krajowemu zezwalającemu na wyłączenie, względnie ograniczenie roszczenia odszkodowawczego, i wskazuje w tym kontekście na orzecznictwo Trybunału skierowane na zapewnienie efektywnej ochrony prawnej dla pasażerów pojazdów. Ponadto wskazuje na cel rzeczonych dyrektyw polegający w jego ocenie na ujednoczeniu prawa państw członkowskich oraz na ochronie roszczeń odszkodowawczych ofiar wypadków drogowych. Sporne uregulowanie krajowe jest jego zdaniem sprzeczne z prawem Unii w zakresie, w jakim ogranicza owe roszczenia odszkodowawcze.

13 — Wyrok z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05, Zb.Orz. s. I-3067.

14 — Ibidem, pkt 35.

29. Ponadto V.H. Marques Almeida uściśla, iż nie przyczynił się do spowodowania wypadku. Niezależnie od tego nie wykazano, iż mógłby uniknąć obrażeń, jeżeli zapiąłby pas bezpieczeństwa. Wskazuje on, że kierowca drugiego pojazdu nie doznał żadnych obrażeń, chociaż nie używał pasu bezpieczeństwa. W tym kontekście nie można przypisać mu doznanych przez niego uszkodzeń ciała. W konsekwencji brak jest jakiegokolwiek powodu, aby odmówić mu roszczeń odszkodowawczych.

30. Zarówno *rząd portugalski* jak i *rząd niemiecki* oraz *Komisja* reprezentują pogląd, iż dyrektywy, o których mowa, nie sprzeciwiają się krajowym przepisom będącym przedmiotem postępowania. Dla uzasadnienia tego stanowiska podnoszą, że zgodnie z brzmieniem i celem rzeczonych dyrektyw nie zostały one uchwalone w celu harmonizacji krajowych przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej. Przeciwnie, ich celem jest wspieranie swobodnego ruchu pojazdów mających zwykle miejsce użytkowania na terenie Unii oraz swobodnego przepływu pasażerów. Po drugie, mają one zapewnić równe traktowanie poszkodowanych na terenie Unii. W tym celu dyrektywy te stanowią, iż odpowiedzialność cywilna pojazdów użytkowanych zwykle na terenie kraju musi być zabezpieczona ubezpieczeniem. Wskazują one, jaki rodzaj szkód oraz jaki krąg poszkodowanych musi być zabezpieczony takimi ubezpieczeniami.

31. Uregulowania dotyczące zakresu ochrony ubezpieczeniowej różnią się od obowiązku odszkodowawczego ciążącego na ubezpieczonym wobec poszkodowanego na podstawie krajowego prawa regulującego odpowiedzialność cywilną. To drugie zagadnienie należy do kompetencji prawodawczych państw członkowskich. Zgodnie z tym jedynie z prawa krajowego wynika, czy roszczenie odszkodowawcze poszkodowanego może zostać wyłączone lub ograniczone z tego powodu, iż przyczynił się on do powstania jego własnej szkody. Trybunał potwierdził to stanowisku już w wyrokach w sprawach *Carvalho Ferrreira Santos*¹⁵ oraz *Ambrosiö Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*¹⁶. Stan faktyczny niniejszej sprawy jest prawie identyczny ze stanami faktycznymi leżącymi u podstaw wskazanych wyżej postępowań. Stan faktyczny niniejszej sprawy różni się natomiast od stanu faktycznego w sprawach *Farrell*¹⁷ i *Candolin i in.*¹⁸ tym, iż ograniczenie obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela jest wynikiem uregulowania cywilnoprawnej odpowiedzialności odszkodowawczej, a nie – tak jak to miało miejsce w tych postępowaniach – uregulowania ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej. Uwzględniając te okoliczności, rząd portugalski, rząd niemiecki oraz Komisja nie widzą żadnego powodu do odstępowania od zasad orzeczniczych, które zostały wypracowane przez Trybunał w wyrokach w sprawach *Carvalho Ferrreira Santos* oraz *Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*.

VI – Ocena prawna

A – Uwagi wstępne

32. Jak wskazano na wstępie, niniejsza sprawa daje Trybunałowi po raz kolejny możliwość odniesienia się do stosunku pomiędzy obiema istotnymi dziedzinami prawa mającymi znaczenie dla realizacji roszczeń odszkodowawczych ofiar wypadków drogowych – prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz prawa odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe. Konieczne wydaje się zbadanie punktów stykowych pomiędzy tymi dziedzinami prawa, zwłaszcza że nie można wykluczyć, iż wskazania zawarte w prawie Unii dotyczące zharmonizowanego prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych mają być może wpływ na prawo odpowiedzialności cywilnej w państwach członkowskich. Kwestia ta nabiera właśnie wówczas znaczenia, gdy, jak to zasygnalizował sąd krajowy, istnieje prawdopodobieństwo, że

15 – Wyżej wymieniony w przypisie 9.

16 – Wyżej wymieniony w przypisie 10.

17 – Wyżej wymieniony w przypisie 13.

18 – Wyrok z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03, Zb.Orz. s. I-5745.

udaremnione zostaną cele, do osiągnięcia których dążył prawodawca Unii, uchwalając dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych – co musi zostać poddane szczególnemu badaniu. Podstawowe pytanie, jakie pojawia się w niniejszej sprawie, to zagadnienie, czy wymogi prawa Unii sprzeciwiają się krajowym uregulowaniom, zgodnie z którymi w przypadku zderzenia pomiędzy dwoma pojazdami, które nie zostało zawinione przez żadnego z ich kierowców, roszczenie odszkodowawcze pasażera siedzącego z przodu obok kierowcy może zostać wyłączone lub ograniczone, jeżeli ustalono, iż przyczynił się on do powstania swojej szkody.

33. Oceniając to zagadnienie prawne, Trybunał będzie musiał zbadać, czy jego dotychczasowe orzecznictwo w tym zakresie może zostać przeniesione na sprawę będącą przedmiotem postępowania krajowego, czy też wymaga ono ewentualnie doprecyzowania. W celu przygotowania dla Trybunału nadającej się do wykorzystania podstawy do podjęcia rozstrzygnięcia podzielię moje wywody na trzy części: w pierwszej kolejności dokonam krótkiego przeglądu orzecznictwa, w ramach którego zagadnienie zostanie przedstawione w zarysie. Następnie zajmę się kwestią przeniesienia tego orzecznictwa na sprawę będącą przedmiotem postępowania krajowego, przy czym nie można będzie pominąć szczególnych okoliczności tej sprawy. Na końcu zajmę się kwestią, czy w świetle wyciągniętych wniosków wskazane jest doprecyzowanie, czy też nawet zmiana tego orzecznictwa.

34. Z góry pragnę wskazać w tym miejscu, iż nie jestem przekonana co do tego, iż niniejsza sprawa uzasadnia inną ocenę prawną niż ta, która została dokonana w sprawach *Carvalho Ferreira Santos*¹⁹ i *Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*²⁰. Moim zdaniem należy utrzymać zasadniczo ścisłe oddzielenie od siebie obu wskazanych wyżej dziedzin prawa²¹. Uwzględniając okoliczność, iż jedynie prawo ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stało się przedmiotem harmonizacji dokonanej przez prawodawcę Unii, prawo odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe musi pozostać przez te działania zasadniczo niezmienione. Inna ocena byłaby trudna do pogodzenia z wolą prawodawcy Unii. Wyparcie prawa państw członkowskich w drodze szerokiej wykładni zakresu stosowania dyrektyw w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wchodzi w rachubę jedynie wtedy, gdy okazałoby się, że cele, jakie prawodawca Unii pragnął osiągnąć, wydając te dyrektywy, byłyby zagrożone przez sprzeczne z nimi przepisy i praktyki. Fakt, iż o takiej sytuacji w niniejszej sprawie nie może być mowy, ukazują podobieństwa do sprawy *Lavrador i Bonifácio*, w której to Trybunał uznał, iż sporne przepisy portugalskiego prawa cywilnego są zgodne z prawem Unii.

19 — Wyżej wymieniony w przypisie 9.

20 — Wyżej wymieniony w przypisie 10.

21 — Zobacz G. Caradonna, *Responsabilità civile da circolazione dei veicoli*, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, s. 761; V. Michel, *Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile*, *Europe*, maj 2011, pkt 5, s. 44; idem, *Indemnisation de la victime fautive*, *Europe*, sierpień 2011, pkt 8, s. 43, którzy wskazują, iż obowiązek udzielenia ochrony ubezpieczeniowej za szkody osób trzecich wynikłych z wypadków drogowych należy odróżnić od podziału odpowiedzialności cywilnej pomiędzy kierowcami pojazdów uczestniczących w wypadku, przy czym to ostatnie zagadnienie należy do obszaru wyłącznej kompetencji regulacyjnej państw członkowskich. Zobacz odnośnie do tzw. zasady oddzielenia pomiędzy odpowiedzialnością cywilną a ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej H. Baumann, *Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung*, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935*, (hrsg. W. Hadding), Berlin 1999, s. 13; C. Von Bar, *Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung*, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, nr 181, s. 289, który opowiada się przeciwko temu, aby przenosić specyficzne rozwiązania z prawa ubezpieczeń do prawa odpowiedzialności cywilnej, co wskazuje na to, że w prawie krajowym istnieje wyraźne oddzielenie pomiędzy obiema dziedzinami prawa. N. Jansen, *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen 2003, s. 115, wskazuje co prawda na akcesoryjność roszczenia bezpośredniego w stosunku do roszczenia odszkodowawczego, ale jednocześnie wskazuje na różnice, które charakteryzują prawo odpowiedzialności cywilnej i prawo ubezpieczeń. Prawo odpowiedzialności cywilnej służy wyrównaniu szkód, zaś prawo ubezpieczeń służy podziałowi ciężarów związanych z odpowiedzialnością pomiędzy kolektywnymi podmiotami zobowiązanymi do naprawienia szkody.

B – Przegląd orzecznictwa

1. Sprawa Carvalho Ferreira Santos

a) Podstawowe problemy tej sprawy

35. Przedmiotem sprawy Carvalho Ferreira Santos²² było pytanie prejudycjalne Tribunal da Relação Porto, w którym chodziło zasadniczo o zagadnienie, czy dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych sprzeciwiają się krajowej regulacji z zakresu prawa cywilnego, która w przypadku, gdy poszkodowany przyczynił się do powstania szkody, pozwala na podział odpowiedzialności odpowiednio do udziału, w jakim ryzyko wynikające z użytkowania każdego z pojazdów uczestniczących w wypadku przyczyniło się do powstania szkody, co skutkuje ograniczeniem wysokości roszczenia odszkodowawczego poszkodowanego w wypadku drogowym w stosunku do ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego.

36. Z wnioskiem wystąpiono w ramach sporu sądowego pomiędzy Manuelem Carvalho a ubezpieczycielem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych o pełne naprawienie szkód materialnych i niematerialnych powstałych w wyniku wypadku drogowego. M. Carvalho kierujący w chwili wypadku motocyklem doznał w wyniku zderzenia z samochodem osobowym urazu czaszkowo-mózgowego. Sąd cywilny właściwy do rozpoznania pozwu o odszkodowanie stwierdził, że żadnemu z kierujących nie można przypisać winy za wypadek. Jako że istniała wątpliwość co do stopnia przyczynienia się przez pojazdy uczestniczące w wypadku do zaistnienia szkody, zastosowanie miał art. 506 ust. 2 Código Civil, określający udział w odpowiedzialności cywilnej każdego z kierujących na poziomie 50%. Sąd cywilny orzekł, że odpowiedzialność kierującego pojazdem, który spowodował powstanie szkód, jest obniżana proporcjonalnie do przyczynienia się pojazdu osoby poszkodowanej do powstania tychże szkód. Obniżenie tej odpowiedzialności przekłada się na proporcjonalne obniżenie odszkodowania wypłacanego osobie poszkodowanej przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych²³.

b) Argumentacja w opinii

37. W mojej opinii z dnia 7 grudnia 2010 r. – co do treści której w tym miejscu odsyłam – stwierdziłam zgodność wskazanego przepisu krajowego prawa cywilnego z prawem Unii i to zasadniczo z uzasadnieniem, iż przepis ten nie jest objęty zakresem stosowania rzeczonych dyrektyw²⁴. Aby dojść do tego wniosku, ustaliłam zakres stosowania tych dyrektyw na podstawie ich brzmienia oraz ich znaczenia i celu. Stwierdziłam przy tym, iż dyrektywy co prawda regulują wiele zagadnień z zakresu prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jednakże nie zmierzają do harmonizacji przepisów państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności

22 — Wyżej wymieniony w przypisie 9.

23 — Ibidem, pkt 11–14.

24 — Zobacz pkt 73 tej opinii.

cywilnej²⁵. Wyprowadziłam z tego wniosek, że ani materialnoprawne kryteria oceny odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku wypadku w ruchu drogowym, ani zakres odpowiedzialności cywilnej nie są objęte zakresem zastosowania dyrektyw²⁶. Biorąc pod uwagę okoliczność, że sporny portugalski przepis z punktu widzenia systematyki uregulowania należało przyporządkować do krajowego prawa cywilnego regulującego odpowiedzialność odszkodowawczą, należało uznać, że nie jest on objęty zakresem stosowania dyrektyw²⁷.

38. Ponadto w mojej opinii w sposób wyczerpujący odniosłam się²⁸ do orzecznictwa Trybunału w sprawach Candolin i in.²⁹ oraz Farrell³⁰, wskazując na charakterystyczne różnice występujące pomiędzy tymi sprawami a sprawą Carvalho Ferreira Santos. Jak to szczegółowo wykazałam, sytuacja faktyczna i prawna w sprawie Carvalho Ferreira Santos różniła się w istotnych punktach od spraw Candolin i in. oraz Farrell, gdyż dotyczyła ona zgodności określonego przepisu cywilnoprawnej odpowiedzialności odszkodowawczej, a nie – tak jak to miało miejsce w sprawach Candolin i in. oraz Farrell – przepisu z zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych³¹. W tym kontekście wykluczona była w mojej ocenie możliwość przeniesienia tego orzecznictwa na sprawę Carvalho Ferreira Santos³².

39. Uwzględniając przytoczone tutaj w sposób skrótowy wywody, zaproponowałam Trybunałowi udzielenie odpowiedzi na pytanie prejudycjalne w ten sposób, iż dyrektywy 72/166, 84/5 i 90/232 nie stoją na przeszkodzie krajowemu uregulowaniu z zakresu prawa cywilnego, które w sytuacji takiej jak w sporze przed sądem krajowym, w której doszło do zderzenia pojazdów, za które winy nie można przypisać żadnemu z kierujących, a w wyniku którego szkodę na osobie i szkodę materialną poniósł jeden z kierujących, prowadzi do tego, że roszczenie poszkodowanego o odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności na zasadzie ryzyka zostaje ryczałtowo zmniejszone o połowę.

c) Orzeczenie Trybunału

40. W wyroku w sprawie Carvalho Ferreira Santos³³ Trybunał zaakceptował tę propozycję. Należy przy tym stwierdzić także daleko idącą zgodność w odniesieniu do argumentacji prawnej, co zostanie wykazane poniżej.

41. Punktem wyjścia dla tej argumentacji było stwierdzenie, iż należy rozróżnić obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest mianowicie objęta gwarancją prawa wspólnotowego i jest w nim zdefiniowana, druga natomiast – jest co do zasady regulowana przez

25 — Zobacz wyrok z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 23, 29. Zobacz ponadto w przedmiocie wykładni pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy – ze skutkiem dla państw EFTA/EOG – orzecznictwo Trybunału EFTA (odpowiadające zasadzie jednorodności w ramach prawa EOG), w szczególności wyroki: z dnia 14 czerwca 2001 r. w sprawie E-7/00 Helgadóttir, pkt 30; z dnia 20 czerwca 2008 r. w sprawie E-8/07 Nguyen, pkt 24. Na podstawie pkt 8, 9 i 10 załącznika IX do porozumienia EOG dyrektywy mają zastosowanie do państwa EFTA/EOG. Orzecznictwo z zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych w Europejskim Obszarze Gospodarczym zostało ukształtowane przez długoletnią wymianę pomiędzy Trybunałem Unii Europejskiej a Trybunałem EFTA. Zobacz w zakresie dotyczącym charakterystyki owego wyjątkowego dialogu sądów C. Baudenbacher, *Some thoughts on the EFTA Court's phases of life, Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart 2012, s. 11 i nast., a także *The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue, Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (eds. A. Arnulf, T. Tridimas), Oxford 2008, s. 90 i nast.

26 — Ibidem, pkt 59.

27 — Ibidem, pkt 60.

28 — Ibidem, pkt 50–53, 61, 70 i nast.

29 — Wyżej wymieniony w przypisie 18.

30 — Wyżej wymieniony w przypisie 13.

31 — Opinia w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 61, 70. Zobacz M. Micha, *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen 2010, s. 72 i nast., która ocenia wyrok w sprawie Farrell wyłącznie z punktu widzenia prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

32 — Ibidem, pkt 74.

33 — Wyżej wymieniony w pkt 9.

prawo krajowe³⁴. Powołując się na wyroki w sprawach *Candolin i in.*³⁵ oraz *Farrell*³⁶, Trybunał wywiódł, iż dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie mają 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 mechanicznych³⁷. Dotyczy to w szczególności ustalenia rodzaju odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych – na zasadzie ryzyka lub na zasadzie winy – która musi zostać objęta zakresem obowiązkowego ubezpieczenia³⁸. Trybunał jednak wyjaśnił, że niezależnie od rozgraniczenia poszczególnych aspektów będących przedmiotem uregulowania istnieje między nimi więź w tym zakresie, iż państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw³⁹.

42. Odnośnie do rozumienia wskazanych powyżej kryteriów stosowanych w orzecznictwie ukształtowanym przez wyrok w sprawie *Candolin i in.* oraz do ich ewentualnego zastosowania do sprawy będącej przedmiotem sporu krajowego Trybunał reprezentował podobny pogląd do wyrażonego w mojej opinii. Trybunał nie stwierdził ograniczenia praktycznej skuteczności dyrektyw przez krajowy przepis regulujący odpowiedzialność odszkodowawczą, taki jak art. 506 Código Civil, który przewiduje podział odpowiedzialności za szkody wynikłe ze zderzenia dwóch pojazdów w sytuacji, gdy żaden z kierowców nie ponosi winy, ponieważ przepis ten nie narusza gwarancji udzielanej przez prawo Unii, w myśl której system odpowiedzialności cywilnej, mający zastosowanie zgodnie z prawem krajowym, jest objęty ubezpieczeniem zgodnym z przepisami trzech wymienionych dyrektyw⁴⁰.

43. W celu podbudowania swojej argumentacji wykładnią systemową Trybunał oparł się także na nowej dyrektywie w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, z której zasadniczo wynika, że niezależnie od zagadnienia objęcia szkód osobowych i majątkowych ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych sama odpowiedzialność odszkodowawcza oraz wysokość odszkodowania regulowana jest w przypadku wypadków drogowych przez przepisy prawa cywilnego dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej⁴¹. I tak w art. 1a trzeciej dyrektywy, wprowadzonym dyrektywą 2005/14⁴², określono, że ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166, 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. Poza tym przepis ten przewiduje wprost, że dyrektywa pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania. Ponadto Trybunał powołuje się na art. 12 dyrektywy 2009/13, z którego wynika, że objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem szkód poniesionych przez specyficzne kategorie poszkodowanych, w szczególności przez niezmotoryzowanych użytkowników dróg i pasażerów, pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania.

34 — Ibidem, pkt 31.

35 — Wyżej wymieniony w pkt 18.

36 — Wyżej wymieniony w pkt 13.

37 — Ibidem, pkt 32.

38 — Ibidem, pkt 33.

39 — Ibidem, pkt 34.

40 — Ibidem, pkt 44.

41 — Ibidem, pkt 45.

42 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca 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).

44. W świetle powyższych rozważań Trybunał stwierdził, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy nie stoją na przeszkodzie takiemu uregulowaniu krajowemu jak art. 506 Código Civil, które na wypadek, gdy przy zderzeniu pojazdów powstaje szkoda, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących, rozkłada odpowiedzialność za tę szkodę proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do jej zaistnienia, a w razie wątpliwości w tej kwestii, określa, że stopień przyczynienia się obydwu pojazdów do zaistnienia szkody jest jednakowy⁴³.

2. Sprawa Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio

a) Podstawowe problemy tej sprawy

45. Sprawa Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio została wszczęta na wniosek Supremo Tribunal de Justiça o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w którym zwrócił się on do Trybunału zasadniczo o wskazanie, czy dyrektywy pierwsza, druga i trzecia powinny być interpretowane w ten sposób, iż sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, które ogranicza lub wyklucza prawo do odszkodowania ofiary wypadku, w którym uczestniczył pojazd mechaniczny, z powodu częściowego lub wyłącznego przyczynienia się tej ofiary do powstania szkody⁴⁴.

46. Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy J.M. Ambrósiem Lavradorem i M.C. Olival Ferreirą Bonifácio a ubezpieczycielem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w przedmiocie wypłaty odszkodowania za szkody powstałe w wyniku wypadku w ruchu drogowym, w którym uczestniczyło nieletnie dziecko poruszające się na rowerze, i pojazd, za który odpowiedzialność cywilną ponosił ubezpieczyciel⁴⁵. Jak wynikało to z treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym pozwy rodziców o odszkodowanie zostały oddalone w pierwszej i drugiej instancji z uzasadnieniem, iż wypadek, w którym zginęło dziecko, został przez nie zawiniony, gdyż jechało w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu i naruszyło zasady pierwszeństwa.

47. Supremo Tribunal de Justiça powziął wątpliwości co do zgodności zastosowanej cywilnoprawnej regulacji dotyczącej odpowiedzialności cywilnej z orzecznictwem ukształtowanym przez wyrok w sprawie Candolin i in. i zdecydował się zwrócić do Trybunału z pytaniem, czy art. 1 trzeciej dyrektywy sprzeciwia się temu, aby prawo portugalskie, zwłaszcza poprzez art. 503 ust. 1, art. 504, 505 i 570 Código Civil, w przypadku wypadku drogowego 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.

b) Orzeczenie Trybunału

48. Uwzględniając okoliczność, iż w sprawie Carvalho Ferreira Santos przedstawiono już opinię rzecznika, a tym samym w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio nie pojawiły się nowe zagadnienia prawne, Trybunał postanowił, po wysłuchaniu rzecznika, na podstawie art. 20 akapit piąty statutu Trybunału Sprawiedliwości orzec bez opinii rzecznika.

43 — Ibidem, pkt 46.

44 — Wyżej wymieniony w przypisie 10 wyrok, pkt 22.

45 — Ibidem, pkt 2.

49. W wyroku w sprawie *Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*⁴⁶ Trybunał orzekł, iż dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie sprzeciwiają się przepisom krajowym należącym do prawa odpowiedzialności cywilnej, które pozwalają na wykluczenie lub ograniczenie roszczenia ofiary wypadku o odszkodowanie w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego uczestniczącego w wypadku, w oparciu o indywidualną ocenę wyłącznego lub częściowego przyczynienia się tej ofiary do własnej szkody.

50. Trybunał posłużył się podobną argumentacją prawną jak w sprawie *Carvalho Ferreira Santos*. Najpierw wskazał na konieczność rozróżnienia pomiędzy obowiązkiem pokrycia przez ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych szkód spowodowanych u osób trzecich przez pojazdy mechaniczne a zakresem naprawienia tych szkód w ramach odpowiedzialności cywilnej osoby ubezpieczonej⁴⁷. Jednocześnie Trybunał przypomniał, iż z uwagi na brak uregulowania w prawie Unii dotyczącego harmonizacji państw członkowskie zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów⁴⁸.

51. Podobnie jak w sprawie *Carvalho Ferreira Santos* Trybunał wskazał na różnicę zachodzącą pomiędzy sprawą będącą przedmiotem postępowania krajowego a przypadkami leżącymi u podstaw postępowań, w których wydano wyroki w sprawach *Candolin i in.* oraz *Farrell*. W odróżnieniu od okoliczności, których dotyczyły te dwie ostatnie ze wskazanych powyżej spraw, roszczenie ofiary wypadku o odszkodowanie zostało naruszone nie z powodu ograniczenia zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez przepisy z dziedziny ubezpieczenia, lecz w drodze ograniczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego kierowcy na podstawie właściwego reżimu odpowiedzialności cywilnej⁴⁹.

52. Stwierdzenie to wynikało z badania właściwych przepisów krajowych. Z postanowienia odsyłającego wynikało dla Trybunału, że co prawda art. 503 i 504 *Código Civil* ustanawiają obiektywną odpowiedzialność w przypadku wypadku drogowego, jednakże zgodnie z art. 505 tego kodeksu odpowiedzialność na zasadzie ryzyka przewidziana w art. 503 ust. 1 rzeczono kodeksu jest wyłączona, jeżeli winę za spowodowanie wypadku należy przypisać poszkodowanemu. Ponadto, jeżeli zawinione zachowanie ofiary przyczyniło się do powstania lub powiększenia szkody, art. 570 *Código Civil* przewiduje, że z uwzględnieniem stopnia tego zawinienia osoba ta zostaje pozbawiona odszkodowania w całości lub w części⁵⁰. Trybunał zrozumiał te przepisy w ten sposób, że wyłączenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka kierowcy pojazdu, który uczestniczył w wypadku, następuje jedynie wtedy, gdy winę za wypadek można przypisać wyłącznie poszkodowanemu. Ponadto, w przypadku gdy wina poszkodowanego przyczyniła się do powstania lub zwiększenia jego szkody, jego odszkodowanie zostaje obniżone na podstawie tych przepisów w sposób proporcjonalny do stopnia tego zawinienia⁵¹.

53. Trybunał stanął na stanowisku, że inaczej aniżeli w kontekstach prawnych, których dotyczyły wyroki w sprawie *Candolin i in.* oraz w sprawie *Farrell*, rzeczono przepisy nie skutkują - w przypadku przyczynienia się samego poszkodowanego do powstania szkody - automatycznym wykluczeniem lub ograniczeniem w nieproporcjonalny sposób jego roszczenia, w niniejszej sprawie roszczenia rodziców nieletniego dziecka, które zginęło podczas jazdy na rowerze po zderzeniu z pojazdem samochodowym,

46 — Wyżej wymieniony w przypisie 10.

47 — *Ibidem*, pkt 25.

48 — *Ibidem*, pkt 26.

49 — *Ibidem*, pkt 31.

50 — *Ibidem*, pkt 32.

51 — *Ibidem*, pkt 33.

do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu uczestniczącego w wypadku. Trybunał wyprowadził z tego wnioszek, że nie naruszają one gwarancji przewidzianej przez prawo Unii, aby odpowiedzialność cywilna ustalona według właściwego prawa krajowego była objęta ubezpieczeniem zgodnie z przepisami trzech wyżej wymienionych dyrektyw⁵².

54. Innymi słowy, w okoliczności, iż zgodnie z krajowym uregulowaniem dotyczącym odpowiedzialności cywilnej poszkodowanemu odmawia się odszkodowania z uwagi na to, że przyczynił się do powstania szkody, Trybunał nie dostrzegł jeszcze naruszenia praktycznej skuteczności dyrektyw, gdyż zamierzone przez prawo Unii zasadnicze zabezpieczenie roszczenia cywilnoprawnego przez ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych pozostało nienaruszone.

C – *Badanie niniejszej sprawy*

55. Po tym jak przedstawiono w zarysie dotychczasowe orzecznictwo, należy ocenić, czy wynikają z niego wnioski dla oceny niniejszej sprawy.

1. Określenie przedmiotu wykładni

56. Na wstępie należy jednak poczynić uwagi co do zakresu przedmiotu wykładni. Jest uznane, że kompetencja Trybunału obejmuje także – w razie pojawienia się takiej konieczności – doprecyzowanie lub nawet sformułowanie na nowo pytania prejudycjalnego, tak aby udzielić sądowi krajowemu możliwie pełnej i pomocnej odpowiedzi, która przyczyni się do rozstrzygnięcia sporu⁵³. Moim zdaniem konieczne jest doprecyzowanie pytania prejudycjalnego w takim zakresie, w jakim dotyczy ono art. 1a trzeciej dyrektywy, który zarówno z uwagi na jego treść, jak i z przyczyn czasowych nie znajduje zastosowania do sprawy zawisłej przed sądem krajowym.

57. Przepis ten nie znajduje zastosowania z uwagi na jego treść, gdyż poszkodowany w sprawie zawisłej przed sądem krajowym nie należy do kręgu osób chronionych przez ten przepis. Przepis ten stanowi, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych 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. W sprawie zawisłej przed sądem krajowym chodzi zaś o roszczenie odszkodowawcze pasażera pojazdu poszkodowanego w wypadku.

58. Wskazany przepis nie znajduje zastosowania pod względem czasowym, gdyż dyrektywa 2005/14, która go wprowadziła do trzeciej dyrektywy, została uchwalona dopiero w dniu 11 maja 2005 r. Transpozycja dyrektywy 2005/14 miała nastąpić zgodnie z jej art. 6 ust. 1 do dnia 11 czerwca 2007 r. Jednostki mogą zaś zasadniczo powoływać się na postanowienia dyrektywy przed sądami krajowymi dopiero po upływie terminu do ich transpozycji. Jak już Trybunał stwierdził w swym orzecznictwie, przed upływem terminu do dokonania transpozycji dyrektywy państwom członkowskim nie można zarzucać, że nie dokonały jeszcze jej implementacji do prawa krajowego⁵⁴. Uwzględniając okoliczność, iż wypadek drogowy leżący u podstaw postępowania krajowego miał miejsce już w dniu 12 czerwca 2004 r., należy więc wykluczyć możliwość powoływania się na to postanowienie dyrektywy.

52 — Ibidem, pkt 34.

53 — Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 28 listopada 2000 r. w sprawie C-88/99 *Roquette Frères*, Rec. s. I-10465, pkt 18, 19; z dnia 11 lipca 2002 r. w sprawie C-62/00 *Marks & Spencer*, Rec. s. I-6325, pkt 32. Zobacz K. Lenaerts, D. Arts, I. Maselis, *Procedural Law of the European Union*, 2 ed., London 2006, s. 48 i nast., pkt 2-021.

54 — Wyrok z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie C-212/04 *Adeneler i in.*, Zb.Orz. s. I-6057, pkt 114.

59. W świetle tego stwierdzenia wykładnia art. 1a trzeciej dyrektywy jest bez znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Dlatego też Trybunał nie musi traktować tego przepisu jako objętego zakresem wykładni. Pytanie prejudycjalne należy zatem doprecyzować w ten sposób, iż wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie obejmuje rzeczzonego przepisu dyrektywy.

2. Możliwość zastosowania przytoczonego orzecznictwa do sprawy będącej przedmiotem postępowania krajowego

60. Za możliwością zastosowania przytoczonego powyżej orzecznictwa dotyczącego stosunku krajowego prawa cywilnego do ukształtowanego przez prawo Unii prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych do sprawy będącej przedmiotem postępowania krajowego przemawia w mojej ocenie szereg argumentów, które omówię poniżej.

61. Na wstępie należy wskazać, tak jak na to trafnie wskazują rząd portugalski⁵⁵ i Komisja⁵⁶, iż Trybunał w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio rozstrzygnął już prawie identyczne pytanie prejudycjalne. Między innymi również z tego względu wyrok ten ma szczególne znaczenie dla oceny zagadnień prawnych, które związane są z niniejszą sprawą. Podobnie jak w owej sprawie chodzi ostatecznie o zagadnienie zgodności z dyrektywami portugalskich przepisów o wyłączeniu odpowiedzialności na zasadzie ryzyka posiadacza pojazdu mechanicznego w wyniku zawinionego zachowania samego poszkodowanego. Te cywilnoprawne przepisy, jak wynika z pytania prejudycjalnego oraz z właściwych przepisów Código Civil, dają sądowi, który orzeka w sprawie roszczeń odszkodowawczych wynikających z wypadku drogowego, możliwość ograniczenia lub wyłączenia roszczeń, jeżeli zawinione zachowanie poszkodowanego przyczyniło się do powstania lub zwiększenia szkody. Wynika to z zasady portugalskiego prawa cywilnego, zgodnie z którą zawinione zachowanie poszkodowanego może mieć wpływ na wysokość odszkodowania. W zależności od stopnia zawinienia, może pociągać to za sobą nawet całkowitą utratę roszczenia o naprawienie szkody.

62. Dotychczasowe orzecznictwo Trybunału ukazuje, iż ta zasada prawa krajowego jest zasadniczo zgodna z prawem Unii, gdyż w obu wskazanych wyrokach uznano uprawnienie państw członkowskich zarówno do obniżenia o połowę⁵⁷ roszczeń odszkodowawczych jak również do ich całkowitego wyłączenia⁵⁸, jeżeli jest to uzasadnione. Wynika to w pierwszej kolejności z uznanego przez Trybunał oddzielenia prawa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, podlegającego wskazaniom prawa Unii, od prawa odpowiedzialności cywilnej w zakresie wypadków drogowych, które jest ukształtowane przez wskazania wynikające z prawa krajowego. W świetle okoliczności, że państwa członkowskie mogą w szczególności ustalać rodzaj odpowiedzialności cywilnej związanej z posiadaniem pojazdów mechanicznych⁵⁹, posiadają one także swobodę przy określaniu w prawie krajowym, czy utrata roszczenia ma być uzależniona od ewentualnej winy poszkodowanego.

63. Okoliczność, iż stan faktyczny sprawy krajowej wykazuje pewne cechy szczególne jest – jak słusznie wskazuje na to rząd niemiecki⁶⁰ – bez znaczenia pod względem prawnym dla udzielenia odpowiedzi na pytanie prejudycjalne. Cechy te nie mogą zostać użyte jako argument dla odmiennej oceny. Mogą one najwyżej mieć wpływ na ocenę prawną w świetle krajowego prawa cywilnego. Konkretnie chodzi o okoliczność, iż poszkodowany pasażer siedzący z przodu obok kierowcy naruszył ustawowy

55 — Zobacz pkt 35 pisma procesowego rządu portugalskiego.

56 — Zobacz pkt 41 pisma procesowego Komisji.

57 — Zobacz pkt 44 niniejszej opinii.

58 — Zobacz pkt 49 niniejszej opinii.

59 — Zobacz pkt 41 niniejszej opinii.

60 — Zobacz pkt 4 pisma procesowego rządu niemieckiego.

obowiązek zapięcia pasów bezpieczeństwa, co na podstawie prawa portugalskiego, tak jak wynika to z treści postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, może stanowić istotny aspekt uzasadniający zarzut współwiny ze strony poszkodowanego. Wskazuje na to w szczególności sposób, w jaki zostało sformułowane pytanie prejudycjalne.

64. W tym zakresie należy wskazać, iż Trybunał jest ostatecznie związany wykładnią krajowego prawa cywilnego dokonaną w orzecznictwie sądów portugalskich, zwłaszcza że nie jest on uprawniony do dokonywania wykładni prawa krajowego⁶¹ lub oceniania kwestii związanych z ustaleniami faktów⁶². W ramach postępowania przewidzianego w art. 267 TFUE do wyłącznej kompetencji sądu krajowego należy wykładnia prawa krajowego i ocena jego skutków⁶³. Z perspektywy prawa Unii dokonana w powyższy sposób ocena prawna stanu faktycznego jest w każdym razie niepodważalna, gdyż dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych właśnie nie zamierzają harmonizować regulacji państw członkowskich z zakresu odpowiedzialności cywilnej. Dla celów niniejszego postępowania o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym istotna jest zatem jedynie wiążąca ocena określonego zachowania – działania lub zaniechania – jako przyczynienie się do powstania szkody, dokonana przez sądy portugalskie. Tak więc Trybunał nie musi zajmować się wywodami V.H. Marquesa Almeidy co do rzekomego braku możliwości przypisania mu przyczynienia się do powstania szkody z uwagi na naruszenie obowiązku użycia pasów bezpieczeństwa⁶⁴.

65. Również okoliczność, że V.H. Marques Almeida doznał ciężkich urazów, nie może być traktowana jako istotny argument dla innej oceny sytuacji prawnej. W tym miejscu należy przypomnieć, iż w stanie faktycznym leżącym u podstaw sprawy Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio zachowanie ocenione jako zawinione doprowadziło nawet do śmierci poszkodowanego. Mimo rozmiaru doznanej szkody Trybunał nie widział żadnego powodu do odstąpienia od swojego dotychczasowego orzecznictwa. W tym kontekście należy odrzucić idące w tym kierunku wywoły V.H. Marquesa Almeidy jako nieistotne dla celów niniejszego postępowania.

66. Jako dalszą cechę szczególną powołano okoliczność, iż jeden z uczestniczących w wypadku pojazdów nie był w chwili wypadku ubezpieczony. Jednakże nie można stwierdzić, w jaki sposób ta okoliczność miałaby mieć znaczenie dla oceny sytuacji prawnej, zwłaszcza że V.H. Marques Almeida ma także możliwość pozwania – obok ubezpieczyciela drugiego z pojazdów uczestniczących w wypadku – właściciela nieubezpieczonego pojazdu, jego kierowcy i funduszu gwarancyjnego, gdyż, jako że chodzi o kwestie odpowiedzialności obiektywnej, mogą oni odpowiadać za zapłatę odszkodowania jako dłużnicy solidarni. Zwraca na to uwagę również sąd krajowy w swym pytaniu prejudycjalnym.

67. Konieczne jest również wyjaśnienie, że okoliczność, iż w sprawie zawisłej przed sądem krajowym – inaczej niż w sprawach Carvalho Ferreira Santos oraz Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio – nie chodzi o odszkodowanie dla kierowcy, lecz o odszkodowanie dla pasażera siedzącego z przodu obok kierowcy, nie przemawia przeciwko możliwości przeniesienia tego orzecznictwa na niniejszą sprawę. Na początku należy wskazać, iż tak jak to wynika z brzmienia art. 1 trzeciej dyrektywy, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody „wszystkich pasażerów”, czyli łącznie z pasażerem siedzącym z przodu obok kierowcy. Ochrona ubezpieczeniowa pasażera siedzącego z przodu obok kierowcy jest zatem podobna do ochrony każdego innego uczestnika ruchu drogowego, który prowadzi pojazd. To uregulowanie prawa Unii, które pragnie

61 — Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 19 marca 1964 r. w sprawie 75/63 Unger, Rec. s. 347; z dnia 18 grudnia 1997 r. w sprawie C-309/96 Annibaldi, Rec. s. I-7493, pkt 13.

62 — Zobacz wyroki: z dnia 22 września 2011 r. w sprawie C-323/09 Interflora i Interflora British Unit, Zb.Orz. s. I-8625, pkt 46; z dnia 19 kwietnia 2012 r. w sprawie C-523/10 Wintersteiger, pkt 26, 28.

63 — Wyroki: z dnia 3 lutego 1977 r. w sprawie 52/76 Benedetti, Rec. s. 163, pkt 25; z dnia 21 września 1999 r. w sprawie C-397/96 Kordel i in., Rec. s. I-5959, pkt 25; z dnia 17 lipca 2008 r. w sprawie C-500/06 Corporación Dermoeestética, Zb.Orz. s. I-5785, pkt 21; a także z dnia 1 grudnia 2011 r. w sprawie C-442/10 Churchill Insurance Company i Evans, Zb.Orz. s. I-12639, pkt 22.

64 — Zobacz pkt 23 pisma procesowego V.H. Marquesa Almeidy.

zapewnić każdemu uczestnikowi ruchu szeroką ochronę ubezpieczeniową, nie dotyka jednak zagadnienia ograniczenia, czy też wyłączenia roszczenia odszkodowawczego pasażerów pojazdu na podstawie prawa odpowiedzialności cywilnej. W tym zakresie nie powstaje żadna szczególna sytuacja dla określenia zakresu odszkodowania. Do tego sprowadzały się – tak jak na to trafnie wskazuje Komisja⁶⁵ – wywody Trybunału odnośnie do art. 1a dyrektywy 2005/14 oraz do art. 12 dyrektywy 2009/103 w sprawie *Carvalho Ferreira Santos* – jednakże co do innej kategorii uczestników ruchu drogowego. Tak więc należy stwierdzić, że okoliczność, iż poszkodowany był pasażerem siedzącym z przodu obok kierowcy, nie ma sama w sobie żadnego znaczenia dla oceny niniejszej sprawy.

68. Jeżeli zostało ustalone, tak jak ma to miejsce w przypadku zawisłym przed sądem krajowym, że utrata roszczenia odszkodowawczego poszkodowanego jest jedynie wynikiem wyłączenia odpowiedzialności na gruncie prawa cywilnego, brak jest możliwości dokonywania odniesień do spraw *Candolin i in.* oraz *Farrell*, na które powołuje się sąd krajowy w celu uzasadnienia wniosku odsyłającego. W przeciwieństwie do sytuacji, które leżały u podstaw postępowań, w których wydano wyroki w sprawach *Candolin i in.* oraz *Farrell*, roszczenie odszkodowawcze V.H. Marquesa Almeidy jako poszkodowanego w wypadku drogowym nie jest naruszone przez ograniczenie zakresu ubezpieczenia przez przepisy z zakresu prawa ubezpieczeń.

69. W odróżnieniu od ram prawnych obowiązujących w postępowaniach, w których wydano wyroki w sprawach *Candolin i in.* oraz *Farrell*, rzezzone przepisy prawa portugalskiego nie skutkują tym, że w przypadku, w którym poszkodowany przyczynił się do powstania u niego szkody, jego roszczenie o naprawienie szkody wobec obowiązkowego ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu uczestniczącego w wypadku jest z góry wyłączone lub w sposób nieproporcjonalny ograniczone. Przepisy te nie naruszają gwarancji przewidzianej w prawie Unii, w ramach której odpowiedzialność cywilna przewidziana przez znajdujące zastosowanie przepisy prawa krajowego musi być objęta przez ubezpieczenie zgodne z dyrektywami w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego.

70. Jako że niniejsza sprawa odnośnie do problemów prawnych jest wyraźnie porównywalna do spraw *Carvalho Ferreira Santos* oraz *Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*, nasuwa się zastosowanie tego orzecznictwa. Tak więc Trybunał powinien konsekwentnie stwierdzić, iż dyrektywy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu z zakresu odpowiedzialności cywilnej, zgodnie z którym w przypadku zderzenia dwóch pojazdów, które nie zostało zawinione przez żadnego z ich kierowców, roszczenie odszkodowawcze poszkodowanego pasażera jednego z tych pojazdów zostaje wyłączone lub ograniczone, ponieważ przyczynił się on do powstania swojej szkody.

D – *Brak konieczności zmiany orzecznictwa*

71. Powyższe badanie doprowadziło do stwierdzenia, iż dyrektywy wydane w celu harmonizacji ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych spełniają swój cel polegający na zapewnieniu, że odpowiedzialność cywilna za pojazdy jest objęta ubezpieczeniem. Nie mają one jednak wpływu na zakres odpowiedzialności cywilnej, ponieważ nie jest ich celem harmonizacja krajowych przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej. W tym kontekście, przy uwzględnieniu dotychczasowego stopnia rozwoju prawa Unii musi zostać zaakceptowane, że systemy

65 — Zobacz pkt 47–51 pisma procesowego Komisji.

prawa cywilnego poszczególnych państw członkowskich⁶⁶ udzielają w poszczególnych kwestiach rozbieżnych odpowiedzi w odniesieniu do wysokości roszczeń odszkodowawczych ofiar wypadków, takich jak V.H. Marques Almeida. Pośrednie ujednoczenie tych przepisów w drodze ekstensywnej wykładni dyrektyw wydaje się niemożliwe do przeprowadzenia bez ingerencji w kompetencje prawodawcy Unii, który dotychczas świadomie zrezygnował z takiej harmonizacji. Takie podejście do zagadnienia, o ile harmonizacja przepisów w zakresie odpowiedzialności cywilnej traktowana byłaby jako konieczność, nie byłoby też pożądane, zwłaszcza że, jak na to wskazuje kilka aktualnych przykładów⁶⁷, nie da się uniknąć – przeprowadzonego przez prawodawcę Unii z rozwagą – ujednoczenia prawa cywilnego⁶⁸.

VII – Wnioski

72. Z uwagi na powyższe rozważania proponuję, by Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na przedstawione przez Tribunal da Relação de Guimarães pytanie prejudycjalne:

Artykuł 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, art. 2 ust. 1 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 oraz art. 1 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 powinny być interpretowane w ten sposób, iż nie sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu dotyczącemu odpowiedzialności cywilnej, zgodnie z którym w przypadku zderzenia dwóch pojazdów, które nie zostało zawinione przez żadnego z ich kierowców, roszczenie odszkodowawcze poszkodowanego pasażera jednego z tych pojazdów zostaje wyłączone lub ograniczone, jeżeli przyczynił się on do powstania swojej szkody.

66 — Większość państw członkowskich (np. Republika Federalna Niemiec, Królestwo Hiszpanii, Republika Estonii, Republika Francuska, Republika Włoska, Republika Łotewska, Rzeczpospolita Polska, Republika Słowenii, Królestwo Szwecji) uznają roszczenia odszkodowawcze poszkodowanego w wypadku drogowym także wtedy, gdy żadnemu z uczestniczących w wypadku kierowców nie można było udowodnić winy. Z reguły wynika to z odpowiedzialności na zasadzie ryzyka związanej z prowadzeniem pojazdu w ruchu drogowym. Te porządki prawne przewidują też bezpośrednie roszczenie poszkodowanego przeciwko podmiotowi ubezpieczającemu. W innych państwach członkowskich brak jest jednak tego rodzaju odpowiedzialności niezależnej od winy. Przeciwnie, poszkodowany musi podnosić naruszenie obowiązku pieczy ze strony kierowcy (np. w Irlandii lub Niderlandach). Odnośnie do zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej niektóre kraje (np. Polska i Słowenia) przewidują możliwość obniżenia lub wyłączenia tego roszczenia, jeżeli poszkodowany w chwili wypadku nie miał zapiętego pasa bezpieczeństwa. Inne państwa członkowskie (np. Francja i Szwecja) uznają z kolei w swoich porządkach prawnych zasadnicze prawo poszkodowanego do pełnego odszkodowania, przy czym w szczególnych przypadkach wchodzi w rachubę odstępowo od tej zasady. Inne państwa członkowskie (np. Niemcy, Hiszpania, Grecja, Włochy, Łotwa) przewidują co do zasady obniżenie, względnie utratę roszczenia, jeżeli poszkodowany nie uczynił zadość swojemu obowiązkowi do uniknięcia szkody. Niemniej nie następuje to automatycznie, lecz zależy od tego, czy przeciwnikowi roszczenia udało się udowodnić, że poszkodowany nie doznałby uszczerbku, jeżeli spełniłby swój obowiązek zapięcia pasów bezpieczeństwa.

67 — Częściowe ujednoczenie prawa cywilnego można zaobserwować przede wszystkim w zakresie prawa ochrony konsumentów. Prawo to objęte jest w tej chwili szeregiem korekt prawodawczych, co pokazuje wysiłki Komisji w celu konsolidacji i modernizacji osiągniętego stanu prawnego. Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów (Dz.U. L 303, s. 64), która wychodzi z założenia pełnej harmonizacji krajowych porządków prawnych w zakresie ochrony konsumentów, dokonano pojedynczych zmian w dyrektywie Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. L 95, s. 29). Ponadto Komisja swoim wnioskiem z dnia 11 października 2011 r. w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych europejskich przepisów dotyczących sprzedaży [COM(2011) 635 wersja ostateczna], wszczęła inicjatywę legislacyjną, która w przyszłości umożliwi stosowanie tej regulacji jako opcji do transgranicznych umów kupna-sprzedaży, jeżeli strony umowy wprost tak postanowią.

68 — Do wzorców w zakresie stopniowego ujednoczania prawa w dziedzinie prawa cywilnego zalicza się wspólne ramy odniesienia („Common Frame of Reference”), które zawierają też regulacje dotyczące odpowiedzialności pozakontraktowej. Zawierają one w VI – 1:101 („Basic Rule”) regułę podstawową, zgodnie z którą każdemu, kto dozna szkody w wyniku zachowania innego podmiotu, które może zostać mu przypisane, przysługuje roszczenie odszkodowawcze. Punkt VI – 3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles”) przewiduje odpowiedzialność posiadacza pojazdu za szkody powstałe u innej osoby w wyniku wypadku drogowego. Z drugiej strony pkt VI – 5:102 („Contributory fault and accountability”) nakazuje w ust. 1 ograniczenie roszczenia odszkodowawczego w takim stopniu, w jakim poszkodowany przyczynił się do swojej szkody. Zgodnie z ust. 2 lit. c) ograniczenie roszczenia odszkodowawczego jest jednak wyłączone, jeżeli szkoda powstała w ramach wypadku drogowego, chyba że nieuwaga poszkodowanego była w okolicznościach konkretnego przypadku spowodowana rażąco niedbałością. Celem tego uregulowania jest zapewnienie ofiarom wypadków drogowych szczególnej ochrony.