

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

PAOLA MENGOZZIEGO

przedstawiona w dniu 6 września 2011 r.<sup>1</sup>

1. W odróżnieniu od większości innych państw członkowskich Unii Europejskiej w Zjednoczonym Królestwie jest powszechną praktyką, że polisa ubezpieczeniowa pojazdów – mimo iż wskazuje dane ubezpieczonego pojazdu – w rzeczywistości zasadniczo jest polisą *osobistą*, pokrywającą szkody spowodowane przez posiadacza polisy oraz przez inne ewentualne osoby wyraźnie w niej upoważnione do prowadzenia pojazdu. Zgodnie z przepisami prawa Unii w razie wypadku spowodowanego przez nieupoważnionego kierowcę ubezpieczyciel musi wypłacić odszkodowanie osobom poszkodowanym, lecz może następnie wystąpić z roszczeniem zwrotnym wobec ubezpieczonego, który zezwolił osobie nieupoważnionej na prowadzenie pojazdu.

2. Niniejsza sprawa jest wynikiem tego szczególnego systemu ubezpieczeń. W szczególności wspólny dla obu spraw rozpatrywanych przez sąd krajowy [Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Zjednoczone Królestwo)] jest fakt, że ten sam podmiot występuje w charakterze osoby poszkodowanej oraz ubezpieczonego, który zezwolił osobie nieupoważnionej na prowadzenie pojazdu, a która to osoba spowodowała wypadek. W zasadzie podmiot ten ma prawo do odszkodowania jako osoba poszkodowana. Jako ubezpieczony, który zezwolił na prowadzenie pojazdu osobie do tego nieupoważnionej, na mocy prawa krajowego może być on zobowiązany do zwrotu ubezpieczycielowi

kwoty wypłaconej osobom poszkodowanym. W praktyce oznacza to, że nie otrzymuje on od ubezpieczyciela żadnej kwoty, ponieważ kwota, jaką powinien otrzymać jako osoba poszkodowana, jest równoważna kwocie, jaką powinien zapłacić ubezpieczycielowi jako ubezpieczony „niedochowujący należytej staranności”. Sąd krajowy zwrócił się do Trybunału z pytaniem, czy taka sytuacja jest zgodna z prawem Unii.

## I — Ramy prawne

### A — Prawo Unii

3. Pytania prejudycjalne zadane Trybunałowi zostały sformułowane w odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r.

1 — Język oryginału: włoski.

w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (zwanej dalej „dyrektywą”)<sup>2</sup>. Dyrektywa ta nie obowiązywała jeszcze w momencie wystąpienia okoliczności faktycznych, w odniesieniu do których orzekał sąd krajowy. Jest to jednak dyrektywa dokonująca ujednoclenia, która połączyła w jednym tekście przepisy zawarte w czterech poprzednich dyrektywach<sup>3</sup>, nie zmieniając ich istoty. Ze względów praktycznych będą się odwoływać do tekstu ujednoczonego, wskazując za każdym razem odpowiednie przepisy wcześniejszych dyrektyw.

4. Motywy 3<sup>4</sup>, 14<sup>5</sup> i 15<sup>6</sup> dyrektywy mają następujące brzmienie:

„(3) Każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych na ich terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków.

[...]

(14) Konieczne jest ustanowienie instytucji, która zagwarantuje, iż poszkodowany nie zostanie pozbawiony odszkodowania w przypadku, kiedy pojazd, który spowodował wypadek, jest nieubezpieczony lub niezidentyfikowany.

[...]

(15) W interesie ofiar leży, aby skutki niektórych klauzul wyłączających zostały ograniczone do stosunków między zakładem ubezpieczeń a osobą odpowiedzialną za wypadek. Jednakże w przypadku

2 — Dz.U. L 263, s. 11.

3 — Chodzi o: dyrektywę 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, s. 1); drugą dyrektywę 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. L 8, s. 17); trzecią dyrektywę 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); oraz o dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniającą dyrektywę Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwartą dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. L 181, s. 65).

4 — Odpowiadający motywowi drugiemu dyrektywy 84/5.

5 — Identyczny – w przytoczonej części – z motywem szóstym dyrektywy 84/5.

6 — Niemal identyczny z motywem siódmym dyrektywy 84/5.

pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy państwa członkowskie mogą przewidzieć wypłacanie odszkodowań przez wspomnianą wyżej instytucję”.

zgodnie z art. 3 w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku, gdy ten przepis lub postanowienie umowne wyłącza z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

5. Artykuł 3 dyrektywy wprowadza ogólny obowiązek ubezpieczenia pojazdów od odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie i szkody majątkowe.

a) osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione;

6. Artykuł 12 ust. 1<sup>7</sup> dyrektywy stanowi:

[...]

„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”.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w lit. a) akapit pierwszy, 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.

7. Ten sam art. 12 stanowi w ust. 3 akapit drugi<sup>8</sup>, że „[n]iniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania”.

8. Artykuł 13 ust. 1 tej dyrektywy<sup>9</sup> brzmi następująco:

[...]”.

„Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie odpowiednie środki w celu zapewnienia uznania za bezskuteczny każdego przepisu lub postanowienia umownego zawartego w polisie ubezpieczeniowej wydanej

9. Artykuł 10<sup>10</sup> dyrektywy dotyczy sytuacji, w których pojazd powodujący szkodę jest nieubezpieczony lub nie można go zidentyfikować. W tych przypadkach dyrektywa stanowi, że państwa powinny ustanowić lub upoważnić instytucję mającą za zadanie

7 — Odpowiadający art. 1 ust. 1 dyrektywy 90/232.

8 — Odpowiadający art. 1a akapit drugi dyrektywy 90/232.

9 — Odpowiadający – w przytoczonej części – art. 2 ust. 1 dyrektywy 84/5.

10 — Odpowiadający art. 1 ust. 4–7 dyrektywy 84/5.

wypłatę odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadkach. Ustęp 2 akapit drugi tego artykułu stanowi, że:

rozstrzygniętych w pierwszej instancji przez dwa różne sądy z odmiennym skutkiem.

„Jednakże państwa członkowskie mogą wyłączyć obowiązek wypłaty odszkodowania przez powyższą instytucję osobom, które dobrowolnie wsiadły do pojazdu, który spowodował szkodę, jeżeli instytucja ta udowodni, że wiedziały one o fakcie nieubezpieczenia pojazdu”.

#### B — *Prawo krajowe*

10. Przepisy krajowe istotne w niniejszej sprawie zawarte są w Road Traffic Act 1988 (zwanej dalej „RTA”). W szczególności § 151 ust. 8 stanowi, że jeżeli ubezpieczyciel jest zobowiązany do wypłaty kwoty z tytułu odpowiedzialności osoby nieobjętej ubezpieczeniem, może on żądać zwrotu wypłaconej kwoty od ubezpieczonego, który sprawił, że pojazd był użytkowany w sposób, który doprowadził do powstania szkody, albo zezwolił na takie użytkowanie.

#### II — *Okoliczności faktyczne i pytania prejudycjalne*

11. Postępowanie toczące się przed sądem krajowym wynika z połączenia odwołań wniesionych w dwóch oddzielnych sporach

12. Obie sprawy częściowo się różnią, lecz z prawnego punktu widzenia łączą je te same zasadnicze elementy. W obu przypadkach ubezpieczony zezwolił na prowadzenie pojazdu – motocykla w jednym przypadku i samochodu w drugim – osobie niewskazanej w umowie ubezpieczenia jako osoba upoważniona do kierowania pojazdem, a także nieposiadającej własnego ubezpieczenia. W obu przypadkach doszło do wypadku, w którym ubezpieczony podróżujący jako pasażer doznał obrażeń fizycznych.

13. W obu przypadkach zakłady ubezpieczeń odmówiły wypłaty odszkodowania obu poszkodowanym na podstawie przyznanego w § 151 ust. 8 RTA prawa dochodzenia od ubezpieczonego zapłaty kwot wypłaconych z tytułu szkód wyrządzonych przez osobę nieupoważnioną, której ubezpieczony zezwolił na korzystanie z pojazdu. Zdaniem zakładów ubezpieczeń w przypadkach takich jak te, w stosunku do których sąd krajowy musi wydać orzeczenie, obowiązek wypłaty odszkodowania poszkodowanym oraz roszczenie zwrotne wobec ubezpieczonego wykluczają się wzajemnie, ponieważ poszkodowany i podmiot, wobec którego można dochodzić zwrotu wypłaconych kwot, to jedna i ta sama osoba.

14. W tej sytuacji sąd krajowy, stwierdzając, że może wystąpić ewentualnie problem zgodności z prawem Unii, zawiesił postępowanie i skierował do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy art. 12 ust. 1 i art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że niezgodne z nimi są przepisy krajowe, które na gruncie danego prawa krajowego wykluczają z zakresu ubezpieczenia osobę poszkodowaną w wypadku drogowym, w przypadku gdy:

- a) wypadek ten został spowodowany przez kierowcę nieobjętego ubezpieczeniem;
- b) osoba poszkodowana zezwoliła nieobjętemu ubezpieczeniem kierowcy na prowadzenie pojazdu;
- c) osoba poszkodowana była pasażerem pojazdu w czasie wypadku; oraz
- d) osoba poszkodowana była objęta ubezpieczeniem w zakresie prowadzenia tego pojazdu?

W szczególności:

- i) Czy taki przepis prawa krajowego »wyłącza z zakresu ubezpieczenia« w rozumieniu art. 13 ust. 1 dyrektywy [...]?
- ii) Czy w stanie faktycznym takim jak stan faktyczny niniejszej sprawy zezwolenie udzielane [przez ubezpieczonego]<sup>11</sup> osobie nieobjętej ubezpieczeniem stanowi »wrażn[e ] [lub] dorozumiane[...] upoważni[enie]« w rozumieniu art. 13 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2009/103?
- iii) Czy na odpowiedź na niniejsze pytanie wpływ ma okoliczność, że zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/103 krajowe instytucje mające za zadanie wypłacanie odszkodowań za szkody spowodowane przez nieustalone lub nieobjęte ubezpieczeniem pojazdy mogą odmówić wypłaty odszkodowania osobom, które dobrowolnie wsiadły do pojazdu, który spowodował szkodę, jeżeli instytucja ta jest w stanie udowodnić, że osoby

<sup>11</sup> — Pytanie odnosi się do »zakładu ubezpieczeń«. Wydaje się jednak, że jest to omyłka pisarska.

te wiedziały o fakcie nieobjęcia tego pojazdu ubezpieczeniem?

2) Czy odpowiedź na pytanie pierwsze uzależniona jest od tego, czy zezwolenie, o którym mowa:

- a) oparte było na rzeczywistej wiedzy, że kierowca, który ma prowadzić pojazd, jest nieubezpieczony; albo
- b) było oparte na przeświadczeniu, że kierowca jest ubezpieczony; albo
- c) zostało udzielone przez osobę ubezpieczoną, która nie rozważała tego zagadnienia?”

wyrządzone osobom poszkodowanym. Jak zauważono w analizie stosownych przepisów, prawo Unii nie przesądza krajowych przepisów państw członkowskich odnoszących się do odpowiedzialności cywilnej i do ustalenia szkód.

16. Ogólnie rzecz biorąc, analiza skutków prawnych każdego wydarzenia powodującego szkodę związanego z ruchem pojazdów mechanicznych dzieli się na dwa etapy. Pierwszym etapem jest ustalenie istnienia odpowiedzialności cywilnej. Jeżeli odpowiedzialność cywilna zaistnieje, należy przejść do drugiego etapu analizy, który dotyczy udziału zakładów ubezpieczeń. Zasadniczo prawo Unii<sup>12</sup> odnosi się jedynie do drugiego etapu, z zastrzeżeniem obowiązku zapewnienia skuteczności dyrektywy. Nie mogę jednak nie zauważyć, że rozróżnienie między oboma etapami może stwarzać pewne trudności praktyczne, i nie jest wykluczone, że w przyszłości Trybunał będzie musiał udzielić dalszych wyjaśnień w tej kwestii.

### III — W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

#### A — Uwagi wstępne

15. Należy zauważyć, że w niniejszej sprawie nie podlega dyskusji kwestia zaistnienia odpowiedzialności cywilnej za szkody

17. Jak wynika z brzmienia pytań przedłożonych przez sąd krajowy w niniejszej sprawie, dotyczą one w szczególności wspomnianego drugiego etapu. Problem, jaki należy rozwiązać, nie dotyczy kwestii istnienia

12 — Zobacz dwie ostatnie sprawy, w których Trybunał dokonał, nie zawsze łatwego, rozróżnienia między przepisami Unii w zakresie ochrony ubezpieczeniowej a przepisami krajowymi dotyczącymi odpowiedzialności cywilnej, tzn. wyroki: z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie C-484/09 *Carvalho Ferreira Santos*, Zb.Orz. s. I-1821; z dnia 9 czerwca 2011 r. w sprawie C-409/09 *Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio*, Zb.Orz. s. I-4955.

odpowiedzialności cywilnej, lecz istnienia i zakresu obowiązku wypłaty należnej kwoty z tytułu odszkodowania przez ubezpieczyciela. Nie ma zatem wątpliwości, że odpowiedzi na pytania należy szukać w interpretacji przepisów dyrektywy, której zakresem zastosowania objęte są rozpatrywane okoliczności faktyczne.

Ponieważ ubezpieczony i osoba poszkodowana to ten sam podmiot, odmowa wypłaty odszkodowania jest – zdaniem ubezpieczyciela – tylko skutkiem jednoczesnego potrącenia kwoty wypłaconej osobie poszkodowanej i kwoty, której można dochodzić od „niedochowującego należytej staranności” ubezpieczonego<sup>13</sup>.

#### B — *W przedmiocie pytania prejudycjalnego*

18. W pierwszym pytaniu sąd krajowy zasadniczo zwraca się do Trybunału o ustalenie zgodności z prawem Unii przepisów krajowych, które zezwalają zakładowi ubezpieczeń na odmowę wypłaty jakiegokolwiek odszkodowania osobie poszkodowanej, jeżeli zostaną spełnione wszystkie trzy następujące przesłanki: a) wypadek został spowodowany przez pojazd prowadzony przez osobę nieobjętą ubezpieczeniem; b) osoba poszkodowana jest ubezpieczona; c) ubezpieczony zezwolił osobie nieobjętej ubezpieczeniem na prowadzenie pojazdu.

19. Należy zauważyć, że zainteresowane zakłady ubezpieczeń przedstawiają sytuację w innym świetle niż sąd krajowy. Podkreślają one, że w niniejszym przypadku nie jest rozpatrywana odmowa wypłaty odszkodowania lub odmowa uznania objęcia ubezpieczeniem. Po prostu w szczególnych okolicznościach danej sprawy przepisy krajowe zezwalają ubezpieczycielom na dochodzenie od ubezpieczonego zapłaty kwot wypłaconych osobom poszkodowanym w wypadku.

20. Natomiast zdaniem sądu krajowego takie rozróżnienie jest sztuczne, a przepisy krajowe należy interpretować w ten sposób, że ich skutkiem jest po prostu brak wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela osobie poszkodowanej w wypadku.

21. Chociaż wykładnia prawa krajowego należy do sądu krajowego, to jestem przekonany, że w niniejszym przypadku odpowiedź, jakiej należy udzielić na pytania, nie zmieni się znacząco w zależności od tego, czy przyjmie się jedno czy drugie z dwóch wyżej wymienionych stanowisk. W każdym razie prawo Unii wyklucza, by w sytuacjach takich jak rozpatrywane przez sąd krajowy ubezpieczyciel mógł odmówić wypłaty jakiegokolwiek odszkodowania osobie poszkodowanej

13 — Na marginesie pragnę zauważyć, że takie przedstawienie sprawy zakłada, iż ubezpieczyciele pośrednio przyznają, że w danym przypadku nie jest rozpatrywana kwestia odpowiedzialności cywilnej, lecz tylko problem objęcia ubezpieczeniem. Gdyby nie było mowy o odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciele mogliby po prostu odmówić wypłaty na podstawie tej okoliczności.

w wypadku z tytułu poniesionych szkód. Postaram się poniżej wyjaśnić, z jakich powodów.

22. Jak wspominałem wcześniej, celem uregulowań Unii w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych nie jest ujednoczenie przepisów państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności cywilnej. Cel tych uregulowań jest bardziej ograniczony, lecz dwojaki, ponieważ zmierzają one do zapewnienia z jednej strony swobodnego przepływu pojazdów i ich pasażerów, z drugiej zaś do porównywalnego traktowania osób poszkodowanych w wypadkach, niezależnie od miejsca ich wystąpienia<sup>14</sup>. Innymi słowy, mimo iż dyrektywa pozostawia, jak widzieliśmy, ustawodawcy krajowemu margines uznania w zakresie wprowadzenia przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej, wymaga ona jednocześnie zagwarantowania osobom poszkodowanym w wypadkach jeśli nie jednakowego traktowania w każdym państwie członkowskim (to wymagałoby również harmonizacji przepisów dotyczących odpowiedzialności, czego prawodawca wolał uniknąć), to co najmniej „porównywalnego” standardu na całym terytorium Unii. Nie jest do końca jasne, czy ta zasada dyrektywy może mieć wpływ na margines uznania przyznany

państwu w zakresie odpowiedzialności cywilnej. W każdym razie, jak już wspomniano powyżej, kwestia odpowiedzialności cywilnej wykracza poza granice niniejszego sporu.

23. W niniejszej sprawie okoliczności faktyczne sporu są wyraźnie objęte zakresem zastosowania przepisów art. 13 ust. 1 lit. a) dyrektywy. Zakłady ubezpieczeń starają się wykluczyć ciążące na nich zobowiązanie do zapłaty na podstawie postanowień ustawy lub umowy, podnosząc okoliczność, że osoba prowadząca pojazd nie była do tego upoważniona. Zgodnie z wyżej wymienionymi przepisami takie postanowienia są niezgodne z prawem Unii<sup>15</sup>. Dla celów odszkodowania właściciel/ubezpieczony, który nie prowadził pojazdu, jest w rzeczywistości „osobą trzecią” objętą ochroną wspomnianego przepisu. W razie wypadku istotnie należy uznać za „osoby trzecie” wszystkie podmioty inne niż kierowca, który spowodował wypadek<sup>16</sup>. Używając słów rzecznika generalnego L.A. Geelhoeda, w takiej sytuacji „stosunek prawny między ubezpieczonym i ubezpieczycielem przenosi się na osobę, która spowodowała szkodę”<sup>17</sup>.

24. Analiza orzecznictwa potwierdza i umacnia powyższe wnioski.

14 — Wyroki: z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 13, 14; z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 23, 24; a także z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745, pkt 17.

15 — W tej kwestii zob. także pkt 42 i nast. niniejszej opinii.

16 — Zobacz ww. w przypisie 14 wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 33.

17 — Opinia przedstawiona w dniu 10 marca 2005 r. do ww. w przypisie 14 wyroku w sprawie Candolin i in., pkt 54.



25. Sąd krajowy słusznie zauważa, że okoliczności faktyczne rozpatrywane w niniejszej sprawie wykazują znaczące podobieństwo do sprawy Candolin i in., rozstrzygniętej przez Trybunał<sup>18</sup> w 2005 r. W tamtej sprawie fińskie przepisy krajowe zezwalały na odmowę lub ograniczenie odszkodowania osobom poszkodowanych w wypadku, jeżeli osoby te były współodpowiedzialne za spowodowane szkody. W szczególności w sprawie Candolin i in. pytanie dotyczyło niektórych osób, w tym właściciela pojazdu, które zajęły miejsce w pojeździe, wiedząc, że osoba prowadząca pojazd była w stanie nietrzeźwości.

26. Trybunał stwierdził wówczas, że takie ustawodawstwo krajowe nie może być uznane za zgodne z prawem Unii. Stosowne przepisy Unii wprowadzają bowiem ogólny obowiązek wypłaty przez zakłady ubezpieczeń odszkodowania osobom poszkodowanym i określają wyraźne wyjątki od tego wymogu, które powinny być interpretowane w sposób zawężający<sup>19</sup>. W konsekwencji Trybunał orzekł, że wszystkie sytuacje, które nie należą do wyjątków przewidzianych w dyrektywie, muszą prowadzić do wypłacenia odszkodowania za szkody poniesione przez osoby poszkodowane w wypadku.

27. W tym kontekście nie ma znaczenia fakt, że jedną z osób poszkodowanych jest m.in. właściciel pojazdu, który podróżował jako pasażer. Jedyną osobą, której dyrektywa w zasadzie nie przyznaje prawa do odszkodowania przez ubezpieczyciela, jest kierowca; natomiast wszyscy pasażerowie są objęci ubezpieczeniem<sup>20</sup>. W związku z powyższym, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, jeżeli dany przypadek nie stanowi jednego z wyjątków określonych w dyrektywie, osoby poszkodowane w wypadku *zawsze* mają prawo do odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczyciela. Ponieważ bezsporny jest fakt, że niniejszy przypadek nie należy do wyjątków wyraźnie określonych w dyrektywie, stosowanie orzecznictwa Candolin i in. prowadzi do stwierdzenia, że oboje ubezpieczeni, którzy zezwolili na prowadzenie swojego pojazdu osobom nieupoważnionym, mają prawo do odszkodowania za poniesione szkody.

28. Można podnieść zarzut, że w wyroku Candolin i in. Trybunał nie ustalił, kto był posiadaczem polisy ubezpieczeniowej. Ta okoliczność faktyczna jest natomiast zasadnicza w niniejszej sprawie. Należy jednak zauważyć, że kwestia ta nie wydaje się w niniejszej sprawie szczególnie istotna, ponieważ Trybunał wyraźnie stwierdził, iż *jedynym rozróżnieniem dopuszczonym przez dyrektywę*, o ile nie zachodzą określone w niej wyjątkowe

18 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok.

19 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 21.

20 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 31–33.

okoliczności pozwalające na wyłączenie objęcia ubezpieczeniem, *jest rozróżnienie między kierowcą a pasażerami*, a więc osoby inne niż kierowca są w rozumieniu dyrektywy „osobami trzecimi” uprawnionymi do odszkodowania. W każdym razie nie wydaje się, żeby okoliczności faktyczne leżące u podstaw orzeczenia w sprawie Candolin i in. różniły się od typowej sytuacji, w której właściciel pojazdu jest również posiadaczem polisy ubezpieczeniowej<sup>21</sup>. Nie można zresztą zapominać, że – jak widzieliśmy – w większości państw członkowskich polisa ubezpieczeniowa ogranicza się do objęcia ochroną pojazdu, nie określając, kto jest upoważniony do jego prowadzenia.

uzasadnienia wątpliwości sądu krajowego co do słuszności tego wyroku, dotyczy nierównego traktowania – gdyby przyjąć interpretację Trybunału – pasażerów biorących udział w wypadku w sytuacji takiej jak rozpatrywana w niniejszej sprawie oraz pasażerów, którzy świadomie zajęli miejsce w pojeździe nieubezpieczonym. O ile rzeczywiście w niniejszej sprawie – stosując orzecznictwo Candolin i in. – należałoby przyznać odszkodowanie ubezpieczonemu, który zezwolił osobie nieupoważnionej na kierowanie jego pojazdem, o tyle w przypadku osób zajmujących miejsce w pojeździe nieubezpieczonym i świadomych tego faktu art. 10 ust. 2 dyrektywy pozwala odmówić im odszkodowania.

29. Uznając trafność wyżej wymienionego orzecznictwa Trybunału, sąd krajowy ma jednak pewne obawy, które skłoniły go do zadania pytań prejudycjalnych. Uważam jednak, że obawy te są bezpodstawne i że wyrok w sprawie Candolin i in. stanowi punkt odniesienia również w niniejszej sprawie.

30. Główny argument użyty przez sąd krajowy w celu podania w wątpliwość możliwości zastosowania orzecznictwa w sprawie Candolin i in. lub, prawdę mówiąc, w celu

31. Uważam, że w związku z tą domniamaną nierównością traktowania należy rozpatrzyć dwie uwagi. Po pierwsze, jak zauważyła przykładowo również Komisja Europejska, sytuacja pojazdu ubezpieczonego jest nieporównywalna z sytuacją pojazdu nieubezpieczonego. Odnośnie pojazdów nieubezpieczonych dyrektywa wprowadza obowiązek interwencji instytucji wyznaczonych przez państwa członkowskie w celu zapewnienia określonego poziomu ochrony ubezpieczeniowej osób poszkodowanych. Przepisy dotyczące pojazdów nieubezpieczonych mogą być więc słusznie uznane za wyjątkowe, a zatem mogą się różnić od przepisów obowiązujących w przypadku pojazdów przepisowo ubezpieczonych.

21 — W pkt 54 opinii przedstawionej w tej sprawie rzecznik generalny L.A. Geelhoed wyszedł z takiego właśnie założenia.

32. Po drugie, z punktu widzenia interpretacji wydaje się raczej dyskusyjne proponowanie zniesienia różnicy w traktowaniu poprzez obniżenie poziomu ochrony przyznanej w sytuacji „uprzywilejowanej”, zrównując go z poziomem ochrony przyznanej w sytuacji „niekorzystnej”. Zazwyczaj jest na odwrót, a sąd dokonujący interpretacji zmierza raczej, w miarę możliwości, do przyznania – nawet w sytuacji, gdy zakres ochrony jest węższy – traktowania podobnego do tego, jakie ma miejsce w sytuacji, gdy poziom ochrony jest wyższy.

33. W konsekwencji, przyjmując podejście zaproponowane przez sąd krajowy – zgodnie z którym prawo krajowe mające zastosowanie do okoliczności faktycznych sprawy stanowi, iż w takich przypadkach ubezpieczyciel nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania osobom poszkodowanym – prawo i orzecznictwo Trybunału wykazują w sposób bezpośredni i wyraźny, że takie ustawodawstwo krajowe jest sprzeczne z prawem Unii.

34. Z drugiej strony, jak już wspomniano powyżej, ocena ta nie ulega zmianie, nawet gdyby wybrać podejście odrzucone przez sąd krajowy, a przyjęte przez zakłady ubezpieczeń, zgodnie z którym w niniejszej sprawie nie jest rozpatrywana odmowa wypłaty odszkodowania, lecz tylko potrącenie między odszkodowaniem a kwotą, której można dochodzić wobec „niedochowiającego należytej staranności” ubezpieczonego.

35. Należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem, mimo iż w zasadzie prawo Unii stanowi, że prawo krajowe może przyznawać zakładom ubezpieczeń w niektórych przypadkach roszczenie zwrotne w stosunku do ubezpieczonego<sup>22</sup>, to jednak przepisy państw członkowskich nie mogą ograniczać skuteczności dyrektywy<sup>23</sup>, która opiera się na podstawowej zasadzie, że zakłady ubezpieczeń zawsze muszą wypłacać odszkodowania osobom poszkodowanym innym niż kierowca<sup>24</sup>.

36. Ponieważ dyrektywa nie harmonizuje przepisów krajowych w zakresie odpowiedzialności cywilnej, oczywiste jest, że okoliczności faktyczne poszczególnych wypadków w ruchu drogowym mogą być brane pod uwagę na przykład w celu ustalenia wysokości odszkodowania. W każdym razie ewentualne zmniejszenie wysokości odszkodowania nie tylko może zaistnieć w wyjątkowy sposób, lecz musi też być oceniane indywidualnie dla każdego przypadku i nie może być ustalane na podstawie ogólnych i abstrakcyjnych kryteriów<sup>25</sup>. W skrajnych przypadkach, jak stwierdziła Komisja podczas rozprawy, może to również doprowadzić do zmniejszenia wysokości odszkodowania równej samemu odszkodowaniu, a zatem do braku jakiegokolwiek wypłaty. Jednak musi się to opierać na ocenie wszystkich okoliczności sprawy, a na pewno

22 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 23.

23 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 28. Zobacz także wyrok z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05 Farrell, Zb.Orz. s. I-3067, pkt 34; a także ww. w przypisie 12 wyrok w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 28.

24 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 18.

25 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 29, 30; a także ww. w przypisie 12 wyrok w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 29.

sam fakt zezwolenia osobie nieupoważnionej na prowadzenie pojazdu nie jest wystarczający do zmniejszenia kwoty odszkodowania do zera. Należy również przypomnieć, że zdaniem Trybunału współodpowiedzialność pasażera w spowodowaniu szkody nie może pozwolić na nadmierne zmniejszenie odszkodowania<sup>26</sup>.

37. Innymi słowy, odnośne orzecznictwo Trybunału prowadzi do koniecznego wniosku, że art. 12 ust. 1 w związku z art. 13 ust. 1 dyrektywy powoduje, iż w przypadku gdy osoba poszkodowana i niedochowujący należytej staranności ubezpieczony to jedna i ta sama osoba, status osoby poszkodowanej przeważa nad statusem niedochowującego należytej staranności ubezpieczonego. Jeżeli nie występuje jeden z wyraźnie określonych przypadków możliwości odmowy wypłaty, osoby poszkodowane w wypadku muszą otrzymać odszkodowanie.

38. Nie da się zaprzeczyć, że mimo iż taka interpretacja prawa Unii jest jako jedyna zgodna z prawodawstwem i orzecznictwem, to jednak prowadzi ona do pewnych niespójności. W szczególności należy stwierdzić, że o ile ubezpieczyciel nie może dochodzić od niedochowującego należytej staranności ubezpieczonego kwot, które zostały mu wypłacone jako osobie poszkodowanej, o tyle może mu

przysługiwać roszczenie zwrotne w odniesieniu do kwot wypłaconych innym osobom poszkodowanym w tym samym wypadku. Sytuacja ta nie wydaje się jednak sprzeczna z celem dyrektywy, w szczególności w świetle zamiaru ochrony osób poszkodowanych.

*C — W przedmiocie marginesu uznania państw w zakresie przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej*

39. Należy również zauważyć, że z powyższym rozwiązaniem nie są sprzeczne niedawne wyroki Trybunału<sup>27</sup>, w których orzeczono, że portugalskie przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej pojazdu są zgodne z dyrektywą. W niektórych przypadkach portugalski system odpowiedzialności cywilnej zezwala na wykluczenie jakiegokolwiek odszkodowania dla osób poszkodowanych w wypadkach drogowych: może to mieć w szczególności miejsce w przypadku wyłączenia jakiegokolwiek winy osób prowadzących pojazdy.

40. Jak podkreślił sam Trybunał we wspomnianych wyrokach<sup>28</sup>, przedmiotem sporu

<sup>26</sup> — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok Candolin i in., pkt 29.

<sup>27</sup> — Mam na myśli ww. w przypisie 12 wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio.

<sup>28</sup> — Wyżej wymienione w przypisie 12 wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 39; w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 34.

był w nich sam fakt istnienia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane w wypadku. Problematyka dotyczyła zatem obszaru, który w zasadzie nadal pozostaje w zakresie uznania państw członkowskich. W niniejszej sprawie jednak – jak wspomniano powyżej – przyjęto założenie, że odpowiedzialność istnieje, a pytania prejudycjalne dotyczą tylko interwencji ubezpieczyciela. Nie jest tu zatem rozpatrywana kwestia odpowiedzialności cywilnej, lecz podlegająca przepisom dyrektywy kwestia uregulowania roli ubezpieczycieli.

41. Warto również zauważyć, że w wyżej wymienionych wyrokach wyłączenie odpowiedzialności wynikało z oceny dokonanej w każdym przypadku z osobna przez sądy krajowe. Natomiast w okolicznościach faktycznych leżących u podstaw niniejszej sprawy prawo krajowe zasadniczo zezwala zakładom ubezpieczeń na odmowę wypłaty odszkodowania we wszystkich przypadkach, w których prowadzenie pojazdu powierzono osobie nieupoważnionej w polisie. Taki rodzaj ogólnego wyłączenia wydaje się zatem sprzeczny – jak widzieliśmy – z obowiązkiem dokonania oceny w każdym przypadku z osobna, potwierdzonym w orzecznictwie<sup>29</sup>.

D — W przedmiocie „upoważnienia”, o którym mowa w art. 13 ust. 1 dyrektywy

42. Przed zakończeniem analizy pierwszego pytania na krótkie omówienie zasługuje

ostatnia kwestia, dotycząca argumentu podniesionego przez zakłady ubezpieczeń i rząd Zjednoczonego Królestwa w uwagach na piśmie, zgodnie z którym to argumentem „upoważnienie”, o którym mowa w art. 13 ust. 1 dyrektywy, nie jest upoważnieniem udzielanym przez ubezpieczyciela, lecz przez ubezpieczonego. W związku z powyższym postanowienia umów ubezpieczeniowych uznane za bezskuteczne na podstawie art. 13 to te, które wyłączają objęcie ubezpieczeniem w przypadku prowadzenia pojazdu przez osoby nieupoważnione przez właściciela. Natomiast stosowane są nadal postanowienia wyłączające objęcie ubezpieczeniem w przypadku prowadzenia pojazdu przez osoby nieupoważnione przez ubezpieczyciela, podobnie jak w niniejszym przypadku.

43. Moim zdaniem powyższe twierdzenie jest nie do przyjęcia.

44. Po pierwsze, jak słusznie zauważono, prowadzenie pojazdu bez upoważnienia właściciela zasadniczo wypełnia znamiona kradzieży, a w odniesieniu do kradzieży dyrektywa wprowadza przepisy szczególne, zawarte w tym samym art. 13. W szczególności w przypadku pojazdów skradzionych państwa członkowskie mogą zdecydować, że instytucją wypłacającą odszkodowania dla osób poszkodowanych będzie, zamiast ubezpieczyciela, instytucja państwowa, o której mowa w art. 10, mająca za zadanie wypłacanie

29 — Zobacz pkt 36 niniejszej opinii.

odszkodowań za szkody spowodowane przez pojazdy niezidentyfikowane lub nieubezpieczone. Ustanowienie przepisów szczególnych odnoszących się do kradzieży prowadzi do wniosku, że gdyby prawodawca, formułując brzmienie art. 13 ust. 1 lit. a), chciał uwzględnić wyłącznie taki przypadek, zaznaczyłby to w bardziej wyraźny sposób.

45. Moim zdaniem w kontekście wykładni celowościowej dyrektywy, w świetle celu ochrony osób poszkodowanych, przepis wprowadzający zasadę niemożliwości stosowania postanowień umownych wyłączających objęcie ubezpieczeniem w przypadku braku „upoważnienia” powinien być interpretowany w sposób rozszerzający, jako odnoszący się do wszystkich sytuacji, w których osoba zajmująca miejsce w pojeździe nie może go prowadzić, ponieważ nie jest upoważniona przez ubezpieczyciela, właściciela pojazdu lub ubezpieczonego. We wszystkich tych przypadkach objęcie ubezpieczeniem musi być jednak zagwarantowane w celu ochrony osób poszkodowanych, a ubezpieczyciel w zasadzie nie może uchylić się od obowiązku wypłaty odszkodowania.

46. Tego stanowiska nie podważa stwierdzenie, że rozpatrywane upoważnienie może być „wyraźne [lub] domniemane”. Wbrew temu, co twierdzi rząd Zjednoczonego Królestwa, domniemane może być nie tylko upoważnienie udzielone przez ubezpieczonego, lecz również upoważnienie udzielone przez ubezpieczyciela. Należy bowiem przypomnieć, że w większości państw członkowskich, jak

widzieliśmy, ubezpieczenie obejmuje po prostu pojazd, nie określając osób upoważnionych do jego prowadzenia. W takim przypadku mamy do czynienia z „domniemanym” upoważnieniem udzielonym przez ubezpieczyciela wszystkim potencjalnym kierowcom pojazdu.

47. Należy również zauważyć, że – jak stwierdziła Komisja na rozprawie – klauzule, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. a)–c) dyrektywy, mają raczej charakter przykładowy niż enumeratywny, zwłaszcza w świetle orzecznictwa, zgodnie z którym przepisy zezwalające w niektórych przypadkach na odmowę wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela stanowią wyjątki podlegające zawężającej interpretacji<sup>30</sup>. W tym kontekście fakt, że określony rodzaj klauzuli nie jest wyraźnie wymieniony w art. 13, nie oznacza automatycznie, iż jest on zgodny z dyrektywą.

#### E — Wnioski dotyczące pierwszego pytania

48. Kończąc zatem analizę pierwszego pytania prejudycjalnego, proponuję Trybunałowi, aby udzielił na nie odpowiedzi, stwierdzając, że art. 12 ust. 1 i art. 13 ust. 1 dyrektywy należy interpretować w ten sposób, iż sprzeciwiają się one obowiązywaniu przepisów krajowych, na podstawie których – w okolicznościach rozpatrywanych w sprawie przed sądem

30 — Wyżej wymieniony w przypisie 14 wyrok w sprawie *Candolin* i in., pkt 19.

krajowym – ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania osobie poszkodowanej, jeżeli jest ona ubezpieczonym, który zajął miejsce we własnym pojeździe jako pasażer, zezwalając na jego prowadzenie osobie nieobjętej polisą ubezpieczeniową.

w zasadzie zawsze jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania osobom poszkodowanym, chyba że zachodzi jeden z wyjątków wyraźnie określonych w tekście dyrektywy. Innymi słowy, sytuacja psychologiczna ubezpieczonego nie ma wpływu na konieczność wypłaty odszkodowania osobom poszkodowanym w żadnym przypadku, nawet jeśli jedną z tych osób jest „niedochowujący należytej staranności” ubezpieczony.

#### **IV — W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego**

49. W drugim pytaniu sąd krajowy wnosi do Trybunału o wyjaśnienie, czy w celu udzielenia odpowiedzi na pierwsze pytanie istotna jest sytuacja psychologiczna ubezpieczonego, który zezwolił na prowadzenie pojazdu osobie nieupoważnionej, w szczególności czy może mieć znaczenie fakt, że ubezpieczony był lub nie był świadomy, iż osoba, której zezwolił na prowadzenie pojazdu, nie była ubezpieczona.

50. Jak wskazano powyżej, dyrektywa – zgodnie z wykładnią zawartą w orzecznictwie – opiera się na założeniu, że ubezpieczyciel

51. Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, żeby w wyżej określonych granicach państwa członkowskie brały pod uwagę taką okoliczność w zakresie przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej, na przykład w celu ustalenia kwoty należnej osobom poszkodowanym lub w celu określenia roszczenia zwrotnego przysługującego ubezpieczycielom w przypadku szkód wyrządzonych osobom trzecim.

52. Proponuję zatem, aby na drugie pytanie prejudycjalne Trybunał udzielił odpowiedzi, zgodnie z którą odpowiedź na pierwsze pytanie nie ulega zmianie w zależności od tego, czy ubezpieczony był czy nie był świadomy faktu, że osoba, której zezwolił na prowadzenie pojazdu, nie była objęta ubezpieczeniem.

**V — Wnioski**

53. W świetle powyższych uwag proponuję, aby na pytania przedłożone przez Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) Trybunał udzielił następującej odpowiedzi:

„Artykuł 12 ust. 1 i art. 13 ust. 1 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one obowiązywaniu przepisów krajowych, na podstawie których – w okolicznościach rozpatrywanych w sprawie przed sądem krajowym – ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania osobie poszkodowanej, jeżeli jest ona ubezpieczonym, który zajął miejsce we własnym pojeździe jako pasażer, zezwalając na jego prowadzenie osobie nieobjętej polisą ubezpieczeniową.

Okoliczność, że ubezpieczony był lub nie był świadomy faktu, iż osoba, której zezwolił na prowadzenie pojazdu, nie była objęta ubezpieczeniem, nie ma znaczenia dla odpowiedzi na pytanie pierwsze”.