



## Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO  
NIILA JÄÄSKINENA  
przedstawiona w dniu 11 lipca 2013 r.<sup>1</sup>

### **Sprawa C-22/12**

**Katarína Haasová**  
**przeciwko**

**Rastislavowi Petříkowi, Blance Holingovej**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Krajský súd v Prešove  
(Słowacja)]

### **Sprawa C-277/12**

**Vitālijs Drozdovs, reprezentowany przez Valentīnē Balakirevā,**  
**przeciwko**  
**AAS Baltikums**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Augstākās tiesas Senāts (Łotwa)]

Zbliżanie ustawodawstw — Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych — Szkody objęte tym ubezpieczeniem — Dyrektywa 72/166/EWG — Artykuł 3 ust. 1 — Dyrektywa 84/5/EWG — Artykuł 1 ust. 1 i 2 — Dyrektywa 90/232/EWG — Artykuł 1 — Pojęcie „uszkodzeń ciała” — Włączenie szkody niematerialnej — Zadośćuczynienie za szkodę niematerialną wyrządzoną zgonem bliskiej osoby w wypadku drogowym — Maksymalne kwoty gwarancyjne

## **I – Wprowadzenie**

1. Obydwie sprawy, które będą przedmiotem niniejszej opinii, dotyczą ewentualnego zadośćuczynienia w ramach obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych za szkodę spowodowaną zgonem bliskiej osoby w wypadku drogowym<sup>2</sup>. Jeśli wziąć pod uwagę podobieństwa pomiędzy tymi sprawami, a zwłaszcza okoliczność, że podniesiona w nich najważniejsza kwestia prawna jest identyczna, wydaje się stosowne przedstawienie w tym zakresie wspólnej opinii, mimo że Trybunał nie dokonał ich połączenia ze względu na brak rzeczywistego powiązania między nimi.

2. Pierwsza sprawa, zarejestrowana pod numerem C-22/12 (zwana dalej „sprawą Haasová”), odnosi się do wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonego przez Krajský súd v Prešove (Słowacja), który zwrócił się do Trybunału o dokonanie wykładni art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Bliskość z osobą poszkodowaną w wypadku może wynikać w niektórych porządkach prawnych nie tylko z więzów rodzinnych, jak w niniejszych sprawach, ale także z bliskich więzów emocjonalnych, powstałych między innymi poprzez wspólne życie. W celu uwzględnienia powyższego terminologia zastosowana w niniejszej opinii nie będzie ograniczać się do członków rodziny.

odpowiedzialności<sup>3</sup> (zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”) oraz art. 1 akapit pierwszy trzeciej dyrektywy Rady 90/232/CEE 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<sup>4</sup> (zwanej dalej „trzecią dyrektywą”).

3. Druga sprawa, zarejestrowana pod numerem C-277/12 (zwana dalej „sprawą Drozdovs”), dotyczy wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonego przez Augstākās tiesas Senāts (Łotwa) również w celu uzyskania wykładni art. 3 pierwszej dyrektywy, a także art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych<sup>5</sup> (zwanej dalej „drugą dyrektywą”).

4. Z łącznej lektury pytań skierowanych do Trybunału w sprawach Haasová i Drozdovs wynikają trzy kwestie.

5. W pierwszym rzędzie zasadniczą kwestią wspólną dla tych dwu spraw jest to, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy oraz art. 1 akapit pierwszy trzeciej dyrektywy<sup>6</sup> należy interpretować w ten sposób, że szkoda niemajątkowa lub krzywda moralna (zwana dalej „szkodą niematerialną”<sup>7</sup>), która powstaje w przypadku zgonu rodzica lub współmałżonka w wypadku drogowym jest częścią szkód powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, które powinny być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej. Oznacza to w szczególności zdefiniowanie pojęcia „uszkodzeń ciała”, znajdującego się w dwóch ostatnich przepisach, w celu określenia, czy może ono obejmować szkodę niematerialną poniesioną przez bliskich osoby zmarłej w takich okolicznościach, którzy nie uczestniczyli bezpośrednio w wypadku.

6. W drugim rzędzie w drugim pytaniu sformułowanym w sprawie Drozdovs Trybunał został poproszony o określenie, na wypadek gdyby państwa członkowskie były zobowiązane do podjęcia stosownych środków w celu zapewnienia, by zadośćuczynienie za tego rodzaju szkodę zostało objęte obowiązkowym ubezpieczeniem przewidzianym w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy i w art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy, czy mają one możliwość ustanowienia przepisów określających maksymalne kwoty tego odszkodowania, do wypłaty którego zobowiązany byłby ubezpieczyciel, na poziomie znacznie niższym niż minimalne kwoty gwarancyjne przewidziane we wspomnianych dyrektywach.

7. W trzecim rzędzie drugie pytanie sformułowane w sprawie Haasová dotyczy co do zasady przypadku odwrotnego do poprzedniego, czyli sytuacji, w której uregulowania krajowe nieprzewidujące zadośćuczynienia za rozpatrywaną szkodę zostałyby uznane za zgodne z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy i art. 1 akapit pierwszy trzeciej dyrektywy. Trybunał został poproszony o stwierdzenie, czy sąd państwa członkowskiego mógłby wtedy dokonać wykładni wspomnianych uregulowań w świetle tych przepisów prawa Unii w ten sposób, że przyznają one prawo do takiego zadośćuczynienia mimo odmiennego brzmienia obowiązującego prawa krajowego.

3 — Dz.U. L 103, s. 1.

4 — Dz.U. L 129, s. 33.

5 — Dz.U. 1984 L 8, s. 17.

6 — Trzy dyrektywy, o których mowa, zostały uchylone, wraz z innymi, dyrektywą 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 (Dz.U. L 263, s. 11), w której dokonano ich kodyfikacji.

7 — Uwzględniając, że obydwa sądy odsyłające, podobnie jak ustawodawcy krajowi i doktryna, używają alternatywnie terminów takich jak „szkoda niemajątkowa” lub „krzywda moralna”, których znaczenie prawne może być odmienne, w niniejszej opinii zdecydowałem się na zastosowanie terminu „szkoda niematerialna”, które wydaje mi się bardziej neutralne.

## II – Ramy prawne

### A – Prawo Unii<sup>8</sup>

#### 1. Pierwsza dyrektywa

8. Motywy od pierwszego do trzeciego pierwszej dyrektywy wskazują, po pierwsze, że celem kontroli na granicy obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych jest ochrona interesów osób, które mogą stać się ofiarami wypadków spowodowanych przez te pojazdy, a po drugie, że różnice między krajowymi przepisami w tym zakresie mogą być przeszkodą w swobodnym przepływie pojazdów mechanicznych i osób w obrębie Wspólnoty Europejskiej i z tego względu mają bezpośredni wpływ na ustanowienie i funkcjonowanie wspólnego rynku.

9. Artykuł 1 pkt 2 wspomnianej dyrektywy stanowi, że w rozumieniu tego przepisu „osoba poszkodowana» oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy”.

10. Artykuł 3 ust. 1 tej dyrektywy przewiduje, że „[k]ażde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby [...] odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium [była] objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków”.

#### 2. Druga dyrektywa

11. Zgodnie z motywem trzecim drugiej dyrektywy poważne rozbieżności, jakie wciąż zachodzą pomiędzy ustawodawstwami różnych państw członkowskich w kwestii zasięgu obowiązku ubezpieczenia, mają bezpośredni wpływ na ustanowienie i funkcjonowanie wspólnego rynku.

12. W motywach czwartym i piątym tej dyrektywy dodano, że „uzasadnione jest, w szczególności, rozciągnięcie obowiązku ubezpieczenia na odpowiedzialność za szkody majątkowe” oraz że „kwoty, do wysokości których ubezpieczenie jest obowiązkowe, muszą w każdym przypadku zagwarantować poszkodowanym odpowiednie odszkodowanie, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim nastąpił wypadek”.

13. Artykuł 1 ust. 1 i 2 omawianej dyrektywy stanowi:

„1. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie.

2. Bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie wyższych sum gwarancyjnych każde państwo członkowskie wymaga obowiązkowego ubezpieczenia co najmniej w zakresie następujących kwot:

- w przypadku uszkodzeń ciała 350 000 ECU, jeśli jest tylko jeden poszkodowany; kiedy więcej poszkodowanych dochodzi tego samego roszczenia, kwotę tę mnoży się przez liczbę poszkodowanych,
- w przypadku szkód materialnych do 100 000 ECU na szkodę, niezależnie od liczby poszkodowanych.

8 — Na temat ewolucji prawa Unii w rozpatrywanej dziedzinie zob. pkt 5 i nast. opinii rzecznika generalnego V. Trstenjak w sprawie C-300/10 Marques Almeida, zakończonej wyrokiem z dnia 23 października 2012 r., a także przytoczone tam stanowisko doktryny.

Państwa członkowskie mogą zamiast kwot minimalnych, o których mowa powyżej, ustalić kwotę minimalną w wysokości 500 000 ECU w przypadku uszkodzeń ciała, jeśli więcej poszkodowanych dochodzi tego samego roszczenia lub, w wypadku uszkodzeń ciała i szkód majątkowych, jedną globalną kwotę minimalną w wysokości 600 000 ECU na jedno roszczenie, niezależnie od liczby poszkodowanych i natury szkód”<sup>9</sup>.

### 3. Trzecia dyrektywa

14. Motyw czwarty trzeciej dyrektywy stanowi, że „poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce”. Zgodnie z jej motywem piątym „w szczególności istnieją luki w obowiązkowym ubezpieczeniu pasażerów pojazdów mechanicznych w niektórych państwach członkowskich [i] aby chronić tę szczególnie zagrożoną grupę potencjalnych poszkodowanych, powinno się wypełnić te luki”.

15. Artykuł 1 wspomnianej dyrektywy przewiduje, że „ubezpieczenie, określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu”.

### B – Prawo krajowe

#### 1. Prawo czeskie (sprawa Haasová)

16. Chociaż pytania prejudycjalne sformułowane w sprawie Haasová dotyczą zarówno przepisów prawa czeskiego, jak i przepisów prawa słowackiego<sup>10</sup>, w niniejszej opinii zostaną wspomniane tylko te pierwsze, ponieważ na mocy Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, zawartej w Hadze w dniu 4 maja 1971 r.<sup>11</sup> (zwanej dalej „konwencją haską z 1971 r.”) mają one zastosowanie *ratione materiae* w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej wynikającej z omawianego wypadku, przy czym należy pamiętać, że nie przesądza to kwestii prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia<sup>12</sup>.

#### a) Czeski kodeks cywilny

17. Artykuł 11 ustawy nr 40/1964<sup>13</sup> wprowadzającej kodeks cywilny (zwanej dalej „czeskim kodeksem cywilnym”) stanowi między innymi, że „każda osoba fizyczna ma prawo do ochrony swej własnej osoby, w szczególności do ochrony życia”.

9 — Ten ust. 2 został zmieniony dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającą 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, z terminem transpozycji określonym na dzień 11 czerwca 2007 r.), tak że w odniesieniu do uszkodzeń ciała przewidziane kwoty zostały podniesione do minimalnej sumy gwarancyjnej wynoszącej 1 milion EUR, w przypadku gdy jest tylko jeden poszkodowany, lub 5 milionów EUR za jedną szkodę, niezależnie od liczby poszkodowanych, a w odniesieniu do szkód materialnych do sumy wynoszącej 1 milion EUR za jedną szkodę, niezależnie od liczby poszkodowanych.

10 — W szczególności art. 4 słowackiej ustawy 381/2001 o umowie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych (zwanej dalej „słowacką ustawą o obowiązkowym ubezpieczeniu”).

11 — Tekst dostępny na stronie internetowej Konferencji haskiej prawa międzynarodowego prywatnego ([www.hcch.net](http://www.hcch.net)).

12 — Zobacz na ten temat pkt 48 i nast. niniejszej opinii.

13 — Ustawa ogłoszona w dniu 26 lutego 1964 r.

18. Zgodnie z treścią art. 13 tego kodeksu:

„1) Osoba fizyczna ma w szczególności prawo wymagać odstąpienia od bezprawnych zachowań naruszających jej prawa osobiste, usunięcia konsekwencji takich zachowań i przyznania jej odpowiedniego odszkodowania.

2) Jeżeli nie jest możliwe odpowiednie odszkodowanie w rozumieniu ust. 1, a w szczególności w przypadku poważnego naruszenia godności osoby fizycznej lub jej prestiżu społecznego, ma ona ponadto prawo do pieniężnego zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową.

3) Wysokość zadośćuczynienia w rozumieniu ust. 2 określa sąd, uwzględniając powagę powstałej szkody niemajątkowej oraz okoliczności, w których nastąpiło naruszenie prawa”.

19. Artykuł 444 ust. 3 lit. a) tego kodeksu przewiduje, że w przypadku zgonu jego bliscy mają prawo do zadośćuczynienia ryczałtowego w wysokości 240 000 CZK, czyli około 9 300 EUR, w przypadku utraty współmałżonka.

b) Czeska ustawa o obowiązkowym ubezpieczeniu

20. Artykuł 6 ust. 1 ustawy nr 168/1999 o ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej związanej z ruchem pojazdów<sup>14</sup> (zwanej dalej „czeską ustawą o obowiązkowym ubezpieczeniu”) stanowi między innymi, że to ubezpieczenie „ma zastosowanie w stosunku do każdej osoby odpowiedzialnej za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu wskazanego w umowie ubezpieczenia”.

21. Zgodnie z art. 6 ust. 2, z zastrzeżeniem odmiennych przepisów tej ustawy, „ubezpieczony ma prawo żądać, aby zakład ubezpieczeń zapłacił na jego rachunek odszkodowanie osobie poszkodowanej w zakresie i w kwocie określonych w kodeksie cywilnym za [między innymi] uszczerbek na zdrowiu lub zgon [...], pod warunkiem że poszkodowany dochodził swego roszczenia i wykazał je i że wywołujące szkodę zdarzenie będące u jej źródła, za które odpowiada osoba ubezpieczona, nastąpiło w okresie, w którym ubezpieczenie od odpowiedzialności pozostawało w mocy, z wyjątkiem okresu przerwy w nim”.

2. Prawo łotewskie (sprawa Drozdovs)

a) Łotewska ustawa o obowiązkowym ubezpieczeniu

22. Łotewska ustawa o obowiązkowym ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów drogowych<sup>15</sup>, znana jako „ustawa OCTA” (zwana dalej „łotewską ustawą o obowiązkowym ubezpieczeniu”), transponowała między innymi dyrektywy pierwszą, drugą i trzecią. Poniżej przedstawiono przepisy w brzmieniu obowiązującym w czasie właściwym dla okoliczności faktycznych rozpatrywanych w tej sprawie.

23. Zgodnie z art. 15 tej ustawy, zatytułowanym „Granica odpowiedzialności ubezpieczyciela”:

„(1) W przypadku szkody ubezpieczyciel, który zawarł z właścicielem pojazdu, który spowodował wypadek, umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej [...], wypłaca odszkodowanie za szkodę w granicach odpowiedzialności ubezpieczyciela:

1) do 250 000 [LVL] dla każdej osoby, która doznała uszkodzenia ciała;

14 — Ustawa ogłoszona w dniu 30 lipca 1999 r.

15 — Sauszemes transportlidzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr 65 (3013).

2) do 70 000 [LVL] za szkodę materialną, niezależnie od liczby poszkodowanych.

(2) Osoby trzecie mogą domagać się zgodnie z prawem powszechnym odszkodowania za szkody, za które nie zostało im wypłacone odszkodowanie na mocy niniejszej ustawy lub które wykraczają poza granice odpowiedzialności ubezpieczyciela”.

24. W art. 19 wspomnianej ustawy znajduje się wykaz szkód, materialnych i niematerialnych, które mogą być wyrządzone poszkodowanym w wypadkach drogowych i które objęte są ustawą. Wśród szkód niematerialnych, zdefiniowanych jako „szkody związane z bólem i cierpieniem psychicznym”, w ust. 2 pkt 3 tego artykułu wymieniono w szczególności „zgon osoby, na utrzymaniu której poszkodowany pozostawał”. W ust. 3 tego artykułu wyjaśniono, że „[k]wota i sposób wypłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia za szkody materialne i niematerialne wyrządzone osobom określane są przez radę ministrów”.

25. Artykuł 23 ust. 1 lit. a) tejże ustawy przewiduje, że małoletnie dzieci, także adoptowane, mają prawo do odszkodowania z tytułu ubezpieczenia w przypadku zgonu osoby, na której utrzymaniu pozostawały.

b) Łotewski dekret nr 331

26. Dekret nr 331 rady ministrów z dnia 17 maja 2005 r. dotyczący kwoty i sposobu obliczania odszkodowań z tytułu odpowiedzialności za krzywdy wyrządzone osobom<sup>16</sup> (zwany dalej „łotewskim dekretem nr 331”) został przyjęty w celu wykonania art. 19 ust. 3 łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu.

27. Artykuły 7 i 10 wspomnianego dekretu stanowią, że kwota zadośćuczynienia z tytułu ubezpieczenia za ból i cierpienie psychiczne związane ze zgonem osoby, na utrzymaniu której poszkodowany pozostawał, wynosi 100 LVL dla każdego wnioskującego i na osobę, w rozumieniu art. 23 ust. 1 łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu, oraz że całkowita kwota odszkodowania objętego ubezpieczeniem jest ograniczona do 1 000 LVL dla każdego poszkodowanego w wypadku drogowym, jeśli za wszystkie szkody, o których mowa w pkt 3, 6, 7 i 8, jest wypłacane odszkodowanie.

### III – Spory w postępowaniu głównym, pytania prejudycjalne i postępowania przed Trybunałem

A – *Sprawa Haasová*<sup>17</sup>

28. W dniu 7 sierpnia 2008 r. Vladimír Haas zginął na terytorium Republiki Czeskiej w wypadku drogowym spowodowanym przez Rastislava Petríka. Ten ostatni prowadził pojazd mechaniczny zarejestrowany i ubezpieczony na Słowacji, którego właścicielką była Blanka Holingová. V. Haas był pasażerem pojazdu, który zderzył się z samochodem ciężarowym zarejestrowanym w Republice Czeskiej. Był mężem Kataríny Haasovej i miał córkę urodzoną w dniu 22 kwietnia 1999 r., z których żadna nie uczestniczyła w wypadku. Wszystkie zainteresowane strony były lub są obywatelami słowackimi mieszkającymi na Słowacji.

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriāļajiem zaudējumiem, *Latvijas Vēstnesis*, 2005, nr 80 (3238).

17 — Opis sporu został sporządzony na podstawie informacji zawartych zarówno w postanowieniu odsyłającym, jak i w wyjaśnieniach przedstawionych na żądanie Trybunału przez sąd odsyłający.

29. Wyrokiem sądu karnego Okresný súd Vranov nad Topľou (Słowacja), R. Petrik, uznany za winnego między innymi przestępstwa nieumyślnego spowodowania śmierci, został skazany na karę dwóch lat pozbawienia wolności, z warunkowym zawieszeniem wykonania kary na dwuletni okres próbny. Na podstawie słowackiego kodeksu karnego i kodeksu postępowania karnego nałożono na niego także obowiązek naprawienia we wspomnianym okresie i w zależności od jego możliwości spowodowanych szkód, w tym szkody wyrządzonej Katarínie Haasovej, która została wyceniona na kwotę 1 057,86 EUR.

30. Na płaszczyźnie cywilnej K. Haasová, działając we własnym imieniu i w imieniu małoletniej córki, pozwała R. Petrika i B. Holingovą w celu uzyskania zadośćuczynienia pieniężnego za szkodę uznaną za „niemajątkową”, poniesioną w wyniku utraty małżonka i ojca, na podstawie art. 13 ust. 2 i 3 słowackiego kodeksu cywilnego. W pierwszej instancji kierowca i właścicielka pojazdu zostali zobowiązani do zapłaty zadośćuczynienia w wysokości 15 000 EUR z tytułu wspomnianej szkody.

31. Wszystkie strony wniosły apelację przed Krajský súd v Prešove. Sąd ten wyjaśnia, że ubezpieczyciel B. Holingovej, spółka Allianz – Slovenská poisťovňa a.s. (zwana dalej „Allianz”), interwenient w postępowaniu, odmówiła wypłaty zadośćuczynienia za rozpatrywaną szkodę z tego względu, że podnoszone prawo do zadośćuczynienia nie jest objęte umową ubezpieczenia na mocy ustaw czeskiej i słowackiej dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych.

32. Zdaniem sądu odsyłającego biorąc pod uwagę okoliczności faktyczne sporu w postępowaniu głównym, należy zastosować czeskie prawo materialne zgodnie z art. 3 konwencji haskiej z 1971 r., a w szczególności art. 444 ust. 3 czeskiego kodeksu cywilnego, który w przeciwieństwie do słowackiego kodeksu cywilnego przewiduje wyraźnie zadośćuczynienie za szkody niemajątkowe w ramach wypłaty odszkodowania za szkodę spowodowaną pozostającym przy życiu bliskim do wysokości kwot określonych przez ustawę, a w szczególności odszkodowanie ryczałtowe w wysokości 240 000 CZK, czyli około 9 300 EUR, za utratę współmałżonka.

33. Poza tym sąd ten twierdzi, po pierwsze, że prawo do zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową powinno wynikać z prawa do naprawienia szkody objętej umową obowiązkowego ubezpieczenia, a po drugie, że roszczenia K. Haasovej opierają się na prawie, które jest pochodnym prawa poszkodowanego w wypadku drogowym, gdyż życie zmarłego V. Haasa było chronione na mocy art. 11 czeskiego kodeksu cywilnego.

34. Niezależnie od tych ustaleń dokonanych przez Krajský súd v Prešove zastanawia się nad właściwym charakterem rozpatrywanego zadośćuczynienia w świetle prawa Unii, zważywszy że z orzeczeń sądów słowackich wynikają sprzeczne stanowiska w tym zakresie w odniesieniu do przepisów prawa słowackiego. Dodaje on, że odpowiedź Trybunału będzie mieć decydujące znaczenie dla oceny zgodności z prawem interwencji ubezpieczyciela w ramach postępowania głównego, a w konsekwencji dla określenia wiążącego wobec niego charakteru orzeczenia, jakie zostanie wydane we wspomnianym postępowaniu.

35. W tych okolicznościach Krajský súd v Prešove postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 1 akapit pierwszy [trzeciej dyrektywy] w związku z art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego (takiemu jak art. 4 słowackiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu]<sup>18</sup>) i art. 6 czeskiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu]) zgodnie z którym odpowiedzialność cywilna wynikająca

18 — W wyjaśnieniach przedstawionych później na żądanie Trybunału sąd odsyłający wskazał, że do sporu w postępowaniu głównym należy zastosować materialne prawo Republiki Czeskiej. Na ten temat zob. pkt 48 i nast. niniejszej opinii.

z ruchu pojazdów mechanicznych nie obejmuje wyrażonej w formie pieniężnej szkody niemajątkowej poniesionej przez pozostające przy życiu osoby bliskie poszkodowanych w wypadku drogowym będącym następstwem ruchu pojazdów mechanicznych?

- 2) W przypadku udzielenia na pierwsze pytanie odpowiedzi, iż wspomniany przepis prawa krajowego nie jest sprzeczny z prawem Unii – czy art. 4 ust. 1, 2 i 4 słowackiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu] i art. 6 czeskiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu] należy interpretować w ten sposób, iż nie stoją one na przeszkodzie temu, aby sąd krajowy, zgodnie z art. 1 akapit pierwszy [trzeciej dyrektywy] w związku z art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] przyznał pozostającym przy życiu osobom bliskim poszkodowanych w wypadku drogowym będącym następstwem ruchu pojazdów mechanicznych, jako podmiotom poszkodowanym, również prawo do zadośćuczynienia pieniężnego z tytułu szkody niemajątkowej?”.

36. Uwagi na piśmie przedstawiły Trybunałowi rządy słowacki, niemiecki i estoński, a także Komisja Europejska<sup>19</sup>. Rozprawa nie miała miejsca.

#### B – Sprawa Drozdovs

37. W dniu 14 lutego 2006 r. rodzice Vitālijsa Drozdovsa, urodzonego w dniu 25 sierpnia 1995 r., zginęli w wypadku drogowym w Rydze (Łotwa). Małoletnie dziecko zostało umieszczone pod opieką babci, Valentīny Balakirevy (zwanej dalej „opiekunką V. Drozdovsa”).

38. Wypadek został spowodowany przez kierowcę pojazdu mechanicznego ubezpieczonego przez spółkę ubezpieczeniową AAS Baltikums (zwaną dalej „Baltikums”). Wyrokiem sądu karnego, potwierdzonym w postępowaniu odwoławczym, został on skazany na karę sześciu lat pozbawienia wolności oraz odebrano mu prawo jazdy na okres pięciu lat<sup>20</sup>.

39. W dniu 13 grudnia 2006 r. opiekunka V. Drozdovsa poinformowała ubezpieczyciela o szkodzie i wezwała go do wypłacenia małoletniemu odszkodowania, między innymi za poniesioną krzywdę uznaną za „moralną”, oszacowaną na 200 000 LVL. W dniu 29 stycznia 2007 r. na podstawie art. 7 łotewskiego dekretu nr 331 Baltikums wypłacił zadośćuczynienie w wysokości 200 LVL z tytułu cierpień psychicznych dziecka<sup>21</sup>, a także odszkodowanie w wysokości 4 497,47 LVL z tytułu szkody majątkowej (kwota ta jest bezsporna).

40. W dniu 13 września 2007 r. opiekunka wniosła skargę przeciwko Baltikums, domagając się wypłaty zadośćuczynienia w wysokości 200 000 LVL za krzywdę moralną poniesioną przez V. Drozdovsa ze względu na zgon jego rodziców w jego młodym wieku, w oparciu o art. 15 ust. 1 akapit pierwszy, art. 19 ust. 2 akapit trzeci oraz art. 39 ust. 1 i 6 łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu, a także art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy.

41. Skarga i apelacja wniesione przez opiekunkę zostały oddalone orzeczeniami odpowiednio z dnia 27 listopada 2008 r. i z dnia 16 listopada 2010 r., na tej podstawie, że Baltikums wypłacił zadośćuczynienie zgodnie z kwotą określoną w art. 7 łotewskiego dekretu nr 331.

19 — Uwagi K. Haasovej nie zostały dołączone do akt sprawy, ponieważ zostały przedłożone po upływie terminu.

20 — Względniwszy, że w momencie zdarzenia sprawca wypadku był pod wpływem alkoholu, prowadził z nadmierną prędkością i wykonywał niebezpieczny manewr wyprzedzania pojazdem, który nie miał opon zimowych.

21 — Czyli 100 LVL w odniesieniu do każdej z dwóch zmarłych osób, na utrzymaniu których zainteresowany pozostawał.



42. Opiekunka V. Drozdovsa złożyła skargę kasacyjną do Augstākās tiesas Senāts w celu uchylenia wyroku wydanego przez sąd odwoławczy i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania przez ten sąd. Podnosi, że sąd ten błędnie zastosował art. 15 ust. 1 akapit pierwszy łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu, ponieważ przepis ten powinien być interpretowany zgodnie między innymi z dyrektywami pierwszą i drugą. Tymczasem z dyrektyw tych wynika, że państwo członkowskie nie może określić maksymalnych kwot odszkodowania na poziomie niższym od kwot minimalnych przewidzianych w prawie Unii. Z powyższego wynika, że art. 7 łotewskiego dekretu nr 331 jest sprzeczny z maksymalnymi kwotami określonymi we wspomnianym przepisie łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu oraz wyżej wymienionymi dyrektywami, które ustawa ta transponuje.

43. W tych okolicznościach Augstākās tiesas Senāts postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy wypłata obowiązkowego odszkodowania za uszkodzenie ciała przewidzianego w art. 3 [pierwszej dyrektywy] i [art. 1 ust. 1 i 2]<sup>[22]</sup> [drugiej dyrektywy] obejmuje także krzywdę moralną?
- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie – czy art. 3 [pierwszej dyrektywy] i [art. 1 ust. 1 i 2]<sup>[23]</sup> [drugiej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że przepisy te nie pozwalają państwu członkowskiemu na ograniczenie maksymalnej kwoty odszkodowania za szkodę niematerialną (moralną), wyznaczając maksymalną kwotę na poziomie znacznie niższym od granicy odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia określonej dyrektywami i ustawą krajową?”.

44. Uwagi na piśmie przedstawili Trybunałowi opiekunka V. Drozdovsa, Baltikums, rządy łotewski, niemiecki i litewski, a także Komisja.

45. Podczas rozprawy w dniu 20 marca 2013 r. reprezentowani byli opiekunka V. Drozdovsa, Baltikums, rządy łotewski i niemiecki, a także Komisja.

#### IV – Analiza

##### A – Uwagi wstępne na temat prawa właściwego

46. Określenie prawa właściwego dla sporu transgranicznego jest etapem poprzedzającym wszelką analizę w zakresie prawa materialnego. W niniejszej sprawie ma ono szczególnie duże znaczenie ze względu na różnice pomiędzy ustawodawstwami państw członkowskich w zakresie wypłaty odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych<sup>24</sup>.

47. Nie rodzi to trudności w sprawie Drozdovs, ponieważ z dokumentów załączonych do akt sprawy nie wynika, jakoby obcy element mógł prowadzić do powiązania rozpatrywanej sytuacji z państwem członkowskim innym niż Republika Łotwy.

22 — Sąd odsyłający wskazał „art. 1 i 2” („1. un 2.pantā”) drugiej dyrektywy. Zważywszy, że pojęcie uszkodzeń ciała, którego dotyczy pytanie, znajduje się w art. 1, w szczególności w ust. 1 i 2, a nie w art. 2 wspomnianej dyrektywy, ten błąd pisarski powinien być moim zdaniem poprawiony poprzez wstawienie „art. 1 ust. 1 i 2”.

23 — Idem.

24 — Zobacz m.in. badania z zakresu prawa porównawczego przytoczone przez Y. Lambert-Faivre i L. Leveneura, w: *Droit des assurances*, Dalloz, Paris, 12<sup>e</sup> éd., 2005, s. 511, przypis 1.

48. Problem ten pojawia się natomiast w sprawie Haasová z uwagi na okoliczności faktyczne wypadku drogowego, który leży u podstaw sporu w postępowaniu głównym, rozpatrywanego przez sąd słowacki. Wypadek ten miał bowiem miejsce na terytorium Republiki Czeskiej i jeden z pojazdów, które uczestniczyły w wypadku, jest zarejestrowany w tym państwie, podczas gdy inne łączniki, czyli miejsce zarejestrowania pojazdu, w którym znajdował się bezpośrednio poszkodowany, a także obywatelstwo i miejsce zamieszkania osób uczestniczących w wypadku, wiążą spór z Republiką Słowacką.

49. Artykuł 28 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 864/2007<sup>25</sup> przewiduje, że nie uchybia ono stosowaniu konwencji międzynarodowych, których stronami, w chwili przyjęcia tego rozporządzenia, pozostaje jedno lub kilka państw członkowskich, a które ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań pozaumownych, jednakże to samo rozporządzenie ma w stosunkach pomiędzy państwami członkowskimi pierwszeństwo przed konwencjami zawartymi wyłącznie pomiędzy dwoma lub większą liczbą państwami członkowskimi, w zakresie w jakim konwencje takie dotyczą kwestii uregulowanych tym aktem.

50. W odniesieniu do pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadku w ruchu drogowym reguły kolizyjne zawarte w konwencji haskiej z 1971 r., która w momencie przyjęcia wspomnianego rozporządzenia wiązała zarówno państwa członkowskie, jak i państwa trzecie, powinny mieć pierwszeństwo przed przepisami tego rozporządzenia we wszystkich państwach, które ratyfikowały tę konwencję, jak to jest między innymi w przypadku Republiki Słowackiej<sup>26</sup>.

51. Zgodnie z art. 3 konwencji haskiej z 1971 r. prawem właściwym w tym zakresie<sup>27</sup> jest co do zasady prawo wewnętrzne państwa, w którym nastąpił wypadek. A zatem w sprawie Haasová słowacki sąd odsyłający słusznie stwierdza, że postanowienie to prowadzi do wyznaczenia jako właściwego prawa czeskiego<sup>28</sup>. Przypominam, że wyjątki od stosowania *lex loci delicti* na rzecz prawa państwa rejestracji pojazdu przewidziane są w art. 4 konwencji. W szczególności lit. b) tego artykułu dotyczy przypadku, kiedy w wypadku uczestniczą różne pojazdy i wszystkie są zarejestrowane w tym samym państwie. Jednakże wydaje się, że warunek ten nie jest spełniony w sporze w postępowaniu głównym<sup>29</sup>.

52. Należy wyjaśnić, że te stwierdzenia dotyczące stosowania prawa czeskiego do pozaumownej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z rozpatrywanego wypadku nie przesądzają w żaden sposób określenia prawa, które powinno regulować prawa i obowiązki wynikające z umowy ubezpieczenia samochodowego w sytuacji obejmującej konflikt praw<sup>30</sup>.

25 — Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II), (Dz.U. L 199, s. 40).

26 — Konwencja ta została ratyfikowana przez Czechosłowację. W dniach 28 stycznia 1993 r. i 15 marca 1993 r. Republika Czeska i Republika Słowacka oświadczyły, że uznają się za związane konwencją – w tym zastrzeżeniami i deklaracjami złożonymi przez Czechosłowację – od dnia 1 stycznia 1993 r., daty podziału państwa.

27 — Artykuł 8 konwencji wymienia dziedziny objęte prawem właściwym, czyli między innymi określenie przesłanek i zakresu odpowiedzialności, istnienie oraz rodzaj obrażeń ciała lub szkody, za które należy się odszkodowanie, możliwość przeniesienia prawa do odszkodowania i osoby uprawnione do odszkodowania za szkody, które poniosły osobiście.

28 — Wyjaśniam, że słowacki sąd odsyłający, czyli Krajský súd v Prešove, wskazał, iż na podstawie art. 3 konwencji haskiej z 1971 r. należy zastosować prawo materialne Republiki Czeskiej, biorąc pod uwagę fakt, że uszkodzenie ciała nastąpiło w dniu 7 sierpnia 2008 r., w związku z ruchem pojazdu mechanicznego na terytorium Republiki Czeskiej.

29 — Sąd odsyłający wyjaśnił bowiem, że pojazd, którym poruszał się sprawca wypadku, był zarejestrowany na Słowacji, podczas gdy pojazd, z którym nastąpiła kolizja, był zarejestrowany w Republice Czeskiej.

30 — Prawo to powinno zostać określone zgodnie z art. 7 drugiej dyrektywy Rady 88/357/EWG z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług oraz zmieniającej dyrektywę 73/239/EWG (Dz.U. L 172, s. 1) lub, w odniesieniu do umów zawartych po dniu 17 grudnia 2009 r., zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. L 177, s. 6).

B – *W przedmiocie włączenia zadośćuczynienia za szkodę niematerialną poniesioną przez pośrednio poszkodowanego do zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych (pierwsze pytanie w sprawie Haasová i w sprawie Drozdovs)*

53. W sprawie Haasová w pierwszym pytaniu prejudycjalnym sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o ustalenie, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego prowadzącemu do tego, że wyrażona w formie pieniężnej szkoda niemajątkowa poniesiona przez pozostających przy życiu bliskich poszkodowanego w wypadku drogowym pojazdu mechanicznego nie jest objęta obowiązkowym ubezpieczeniem, które posiada osoba pociągnięta do odpowiedzialności.

54. Pierwsze pytanie prejudycjalne postawione w sprawie Drozdovs jest sformułowane podobnie, zwłaszcza że powstało ono w podobnym kontekście faktycznym<sup>31</sup>, nawet jeśli przepisy i zastosowane pojęcia nie są identyczne, ponieważ sąd odsyłający dąży do wyjaśnienia, czy art. 3 pierwszej dyrektywy i art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że obowiązkowe odszkodowanie za uszkodzenia ciała obejmuje także krzywdę moralną przewidzianą w prawie krajowym.

55. Pytania te, ze względu na ich znaczne podobieństwo, zostaną w niniejszej opinii rozpatrzone łącznie, a w związku z tym proponowana wykładnia obejmie ww. przepisy zarówno pierwszej, drugiej, jak i trzeciej dyrektywy.

56. Stanowiska prezentowane w tym zakresie w przedstawionych Trybunałowi uwagach są rozbieżne. Opiekunka V. Drozdovsa i Komisja twierdzą, że z przepisów tych wynika, iż szkoda niematerialna poniesiona przez osobę, której bliski zginął w wypadku drogowym, musi być objęta obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej przewidzianym przez te przepisy; inaczej uważają Baltikums i interweniujące rządy, czyli rządy słowacki, niemiecki i estoński w sprawie Haasová oraz rządy łotewski, niemiecki i litewski w sprawie Drozdovs.

57. O ile niektóre elementy odpowiedzi można z łatwością wywieść z orzecznictwa, które zostanie przedstawione poniżej, to jednak dwie kwestie są nowe i moim zdaniem należy je zbadać odrębnie. Chodzi po pierwsze, o włączenie szkody niematerialnej do systemu obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianego we wspomnianych dyrektywach, a po drugie, o objęcie tym włączeniem osób, które bezpośrednio nie uczestniczyły w wypadku drogowym, w wyniku którego poniosły taką szkodę.

## 1. Ogólne stwierdzenia wynikające z orzecznictwa

58. Na wstępie wskażę, że w niniejszych sprawach należy moim zdaniem odnieść się nie tylko do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, ale także do orzecznictwa Trybunału Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu<sup>32</sup> (zwanego dalej „Trybunałem EFTA”), którego jeden z wyroków<sup>33</sup> (zwany dalej „wyrokiem Trybunału EFTA w sprawie Nguyen”), szeroko przytoczony przez strony i interwenientów w tych postępowaniach, dotyczy rozpatrywanej problematyki<sup>34</sup>.

31 — Przedmiotem obydwu sporów w postępowaniach głównych jest uzyskanie zadośćuczynienia za szkodę niematerialną wyrządzoną zgonem w wypadku drogowym; w sprawie Haasová – mężczyzny, którego małżonka i córka domagają się wypłaty odszkodowania za taką szkodę, a w sprawie Drozdovs – pary, której dziecko złożyło taki sam wniosek, przy czym wnioskodawcy ci nie uczestniczyli osobiście w rozpatrywanych wypadkach.

32 — Zgodnie z zasadą jednolitości przewidzianą w prawie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (zwanego dalej „EOG”).

33 — Wyrok Trybunału EFTA z dnia 20 czerwca 2008 r. w sprawie E-8/07 Celina Nguyen przeciwko The Norwegian State. Wyrok ten dostępny na stronie internetowej [www.eftacourt.lu](http://www.eftacourt.lu). Streszczenie wyroku opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. 2008, C 263, s. 4).

34 — Wspomniany wyrok dotyczy wykładni porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3), a w szczególności włączenia zadośćuczynienia za szkodę niematerialną do zakresu zastosowania aktów, do których odwołano się w załączniku IX do tego porozumienia, czyli dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych.

59. Jak wielokrotnie podkreślił Trybunał, motywy dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej wskazują, że zmierzają one z jednej strony<sup>35</sup> do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii Europejskiej, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, a z drugiej strony<sup>36</sup> do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek<sup>37</sup>, w celu urzeczywistnienia wspólnego rynku.

60. Trybunał wywiódł z tych aktów, że pierwsza dyrektywa, doprecyzowana i uzupełniona przez dyrektywy drugą i trzecią, zobowiązuje państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne przebywające zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem i precyzuje, w szczególności, typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć<sup>38</sup>.

61. Przypomniawszy jednak, że obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest objęta gwarancją prawa Unii i w nim zdefiniowana, druga natomiast – jest co do zasady regulowana prawem krajowym<sup>39</sup>.

62. W kwestii tej Trybunał orzekł już, że tak z przedmiotu, jak i z brzmienia pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów<sup>40</sup>.

63. Wyjaśnił jednak, że państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu pojazdów mechanicznych według ich prawa krajowego była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw<sup>41</sup>.

64. Wreszcie z orzecznictwa Trybunału wynika, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie z poszanowaniem prawa Unii oraz że przepisy krajowe regulujące odszkodowania z tytułu wypadków wynikających z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać skuteczności dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej<sup>42</sup>.

35 — Zobacz w szczególności motywy od pierwszego do trzeciego pierwszej dyrektywy.

36 — Zobacz motyw piąty drugiej dyrektywy i motyw czwarty trzeciej dyrektywy.

37 — Wyrok z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745, pkt 17; a także ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 26 i całe przytoczone w wyroku orzecznictwo. Zobacz także ww. wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo.

38 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo.

39 — Ibidem, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo.

40 — Wyrok z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 23; a także ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo. Zobacz także ww. wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 24.

41 — Wyrok z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05 Farrell, Zb.Orz. s. I-3067, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo; a także ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo. Zobacz także ww. wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 25.

42 — Wyżej wymienione wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 27, 28; a także w sprawie Marques Almeida, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo. Zobacz także ww. wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 24.

65. Z poniżej przedstawionych względów uważam zaś, że wspomniane dyrektywy zostałyby pozbawione skuteczności, gdyby na prawo do zadośćuczynienia, takie jak to rozpatrywane w postępowaniach głównych<sup>43</sup>, miały wpływ przepisy krajowe przyjęte w zakresie ubezpieczenia, które ograniczają pokrycie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych. Taka sytuacja nie miałaby natomiast miejsca, gdyby rozpatrywane prawo do zadośćuczynienia było ograniczone ze względu na przepisy krajowego systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do wypadków drogowych, a nie przepisy dotyczące ubezpieczenia<sup>44</sup>.

2. W przedmiocie włączenia szkody niematerialnej do systemu obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianego w dyrektywach pierwszej, drugiej i trzeciej

66. W ww. wyroku w sprawie Nguyen Trybunał EFTA rozpatrywał kwestię zgodności z dyrektywami pierwszą, drugą i trzecią ustawodawstwa krajowego, w tym przypadku norweskiego<sup>45</sup>, które wyklucza naprawienie szkody niematerialnej<sup>46</sup> („ból i cierpienie” lub „pretium doloris”) z systemu obowiązkowego ubezpieczenia prawa krajowego. Dokonując wykładni wspomnianych dyrektyw, Trybunał EFTA stwierdził, że takie wykluczenie jest niezgodne z tymi aktami, biorąc pod uwagę fakt, że zadośćuczynienie za szkodę niematerialną jest formą odpowiedzialności cywilnej<sup>47</sup>.

67. Wydając to orzeczenie, Trybunał EFTA oparł się nie tylko na ogólnych stwierdzeniach wynikających z istniejącego orzecznictwa przypomnianego powyżej, ale także na poniżej przedstawionych względach, które zaważyły również na moim przekonaniu we wszystkich aspektach.

68. W pierwszym rzędzie Trybunał EFTA słusznie zauważył, że wspomniane dyrektywy nie zawierają żadnego przepisu wykluczającego wyraźnie z zakresu ich stosowania zadośćuczynienie za szkodę niematerialną. W tym zakresie stwierdził, że art. 1 pkt 2 pierwszej dyrektywy, który definiuje pojęcie „osoby poszkodowanej”, odnosi się do „osob[y], której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy”. Artykuł 1 ust. 1 drugiej oraz art. 1 trzeciej dyrektywy odwołują się w szczególności do „uszkodzeń ciała”, lub „personal injuries” w wersji angielskiej<sup>48</sup>, w celu zdefiniowania zakresu obowiązkowego ubezpieczenia. Trybunał EFTA uznał, że powyższe sformułowanie obejmuje wszystkie rodzaje szkód, niezależnie od tego, czy chodzi o szkodę materialną, czy niematerialną, a zatem nie podważa tezy, zgodnie z którą szkoda niematerialna nie jest objęta zakresem stosowania tych dyrektyw<sup>49</sup>.

69. Z powyższego wywodzi on, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy w związku z art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że obejmuje on zarówno szkodę materialną, jak i szkodę niematerialną, w tym ból i cierpienie psychiczne. Odmienna wykładnia byłaby sprzeczna z celem wspomnianych dyrektyw, jakim jest zapewnienie swobodnego przepływu i zagwarantowanie poszkodowanym porównywalnego traktowania, niezależnie od miejsca na terytorium EOG, w którym miał miejsce wypadek<sup>50</sup>.

43 — Czyli za szkodę niematerialną poniesioną przez osoby, które są pośrednio poszkodowane w wypadku drogowym, w którym zmarła ich bliska osoba.

44 — W pkt 34 i nast. ww. wyroku w sprawie Marques Almeida Trybunał dokonał wyraźnego rozróżnienia w tym zakresie i stwierdził, że ustawodawstwo krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym, które reguluje kwestię odszkodowania należnego z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego, a nie odszkodowania, które może być należne przez ubezpieczyciela, nie jest niezgodne z prawem Unii, ponieważ nie ma wpływu na przewidzianą przez to prawo gwarancję, że odpowiedzialność ta, określona zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, jest objęta ubezpieczeniem zgodnym z dyrektywami pierwszą, drugą i trzecią.

45 — Wyżej wymieniony wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, zwłaszcza pkt 7, 11.

46 — W oryginalnym tekście wyroku, zredagowanym w języku angielskim, Trybunał EFTA określił rozpatrywaną szkodę jako „non economic injury”, ale wybrałem inne określenie, ze względu na jego bardziej neutralny charakter i w trosce o spójność z powyższymi rozważaniami.

47 — Wyżej wymieniony wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 29.

48 — Podkreślam od razu istotną różnicę pomiędzy francuską wersją tego wyrażenia [„dommages corporels” – przyp. tłumacza] a jego wersją angielską, czyli wersją w języku postępowania przed Trybunałem EFTA – pierwsze wydaje się być węższe od drugiego.

49 — Wyżej wymieniony wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 26.

50 — Ibidem, pkt 27.

70. Trybunał EFTA słusznie dodał, że rozpatrywane w postępowaniu głównym odszkodowanie ze względu na swój charakter daje danej osobie prawo do uzyskania rekompensaty od innej osoby i stanowi wobec tego formę odpowiedzialności cywilnej. Poza tym z ww. orzecznictwa<sup>51</sup> wynika, że celem dyrektyw, których ono dotyczy, nie jest zobowiązanie do przyjęcia określonych form odpowiedzialności, ale sformułowanie wymogu, by każda odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mechanicznego była objęta ubezpieczeniem, przy czym bez znaczenia jest, czy jest to odpowiedzialność na zasadzie winy, czy ryzyka. Każda odmienna wykładnia pozbawiałaby art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, zmienionej i uzupełnionej przez dyrektywy drugą i trzecią, skutku w postaci ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych za pomocą obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej<sup>52</sup>.

71. Moim zdaniem na pytania postawione w sprawie Haasová i w sprawie Drozdovs, w świetle zarówno brzmienia, jak i celów i wymogu skuteczności omawianych dyrektyw, należy odpowiedzieć w podobny sposób i orzec, że zadośćuczynienie za szkodę niematerialną objęte jest systemem obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych przewidzianym przez dyrektywy pierwszą, drugą i trzecią.

72. Zauważam, że w sprawie Drozdovs sąd odsyłający zastanawia się w szczególności nad kwestią, czy obowiązkowe ubezpieczenie dotyczące „uszkodzeń ciała”, wymagane między innymi w art. 1 drugiej dyrektywy, może obejmować krzywdę moralną. W tym zakresie podkreślam, że pojęcie „uszkodzeń ciała”, użyte między innymi<sup>53</sup> we francuskiej wersji dyrektyw drugiej i trzeciej, nie może samo z siebie stanowić przeszkody dla proponowanej tutaj rozszerzającej wykładni.

73. Wyrażenie użyte w wielu innych wersjach<sup>54</sup> pozwala bowiem moim zdaniem na zastosowanie szerszego pojęcia, które obejmuje nie tylko uszkodzenia ciała, a zatem integralność fizyczną poszkodowanego, ale także każdą inną szkodę o charakterze „osobistym”, innymi słowy niematerialną, która obejmuje cierpienia zarówno fizyczne, jak i psychiczne<sup>55</sup>. Wydaje mi się, że wynika to, po pierwsze, z dokonanego między innymi w art. 1 drugiej dyrektywy rozróżnienia pomiędzy tego rodzaju szkodami a „szkodami materialnymi”, czyli szkodami dotyczącymi dóbr lub majątku zainteresowanego<sup>56</sup>, a po drugie, z troski o wzmocnienie ochrony poszkodowanych, która miała silny wpływ na ewolucję wspomnianego artykułu<sup>57</sup>.

74. Pierwszą część odpowiedzi jest zatem stosunkowo łatwo sformułować, z zastrzeżeniem, że Trybunał będzie kierował się, tak jak proponuję, swym wcześniejszym orzecznictwem i przyjmie argumentację przedstawioną odpowiednio przez Trybunał EFTA w ww. wyroku w sprawie Nguyen.

51 — W tym względzie Trybunał EFTA odwołuje się w szczególności do ww. wyroku w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, a także do postanowienia z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-166/02 Messejana Viegas, Rec. s. I-7871, pkt 21, 22.

52 — Wyżej wymieniony wyrok Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 28.

53 — Zobacz także wersje grecką („σωματικές βλάβες”), hiszpańską („daños corporales”), niderlandzką („lichamelijk letsel”) i portugalską („danos corporais”).

54 — Zobacz w szczególności wyrażenia „personskade”, „Personenschäden”, „personal injury”, „danni alle persone”, „henkilövahingot” i „personskador”, które zostały użyte odpowiednio w wersjach duńskiej, niemieckiej, angielskiej, włoskiej, fińskiej i szwedzkiej.

55 — Zresztą terminologia ta nie jest rozumiana w sposób ograniczający także w prawie francuskim, ponieważ „szkody niemajątkowe [...] poniesione przez poszkodowanych w sposób pośredni w przypadku zgonu bezpośrednio poszkodowanego” znajdują się wśród „uszkodzeń ciała pośrednio poszkodowanych” (wyróżnienie moje) w ramach nomenklatury uszkodzeń ciała zaproponowanej w lipcu 2005 r. w sprawozdaniu grupy roboczej ds. jej opracowania pod kierownictwem J.P. Dintilhaca (sprawozdanie dostępne na stronie internetowej Documentation française: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>).

56 — Z analizy genezy drugiej dyrektywy wynika, że w pierwotnym wniosku Komisji, przedstawionym w dniu 7 sierpnia 1980 r. (Dz.U. C 214, s. 9), nie istniała dychotomia pomiędzy szkodami materialnymi a uszkodzeniami ciała, które podlegały temu samemu reżimowi; dychotomia ta wynika z opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego wydanej w dniach 25 i 26 lutego 1981 r. (Dz.U. C 138, s. 15, pkt 2.2), który podkreślił, że odszkodowanie za uszkodzenia ciała posiadają „większą wagę społeczną” niż szkody materialne.

57 — Zobacz pkt 91 niniejszej opinii.

75. Jednakże nawet jeśli według mnie z wcześniejszych wyroków wynika, że przepisy omawianych dyrektyw powinny być interpretowane w ten sposób, że obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych, jakie przewidują, powinno obejmować szkodę niematerialną poniesioną przez osobę, która uczestniczyła w wypadku drogowym, jak to było w przypadku sprawy, która doprowadziła do wydania wyroku w sprawie Nguyen<sup>58</sup>, należy jeszcze zbadać, czy podejście to można zastosować także wobec poszkodowanych, którzy nie uczestniczyli w wypadku, jak w przypadku sporów, które doprowadziły do wszczęcia sprawy Haasová i sprawy Drozdovs.

3. W przedmiocie objęcia wspomnianym włączeniem szkody niematerialnej poniesionej przez osoby pośrednio poszkodowane w wypadku drogowym

76. W postępowaniach głównych szkoda niematerialna, na którą powołały się strony powodowe, została poniesiona przez osoby nieuczestniczące w rozpatrywanych wypadkach, czyli małżonkę i córkę mężczyzny, który był bezpośrednim poszkodowanym w sprawie Haasová, i dziecko małżonków, którzy byli bezpośrednimi poszkodowanymi w sprawie Drozdovs. Zgon osoby, zwłaszcza w takich okolicznościach, powoduje istotne zmiany w stylu życia i zachwianie równowagi emocjonalnej osób, z którymi pozostawała ona w bliskich relacjach. W celu określenia, czy taka szkoda może być objęta przepisami dyrektyw, o których mowa w pytaniach prejudycjalnych, należy moim zdaniem transponować poprzednio uwzględnione czynniki oceny, zgodnie z wykładnią literalną, teleologiczną, jak i opartą na wymogu skuteczności tych przepisów.

77. Po pierwsze, analiza brzmienia właściwych przepisów nie pozwala na wykluczenie zadośćuczynienia za rozpatrywaną szkodę z zakresu pokrycia przez ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej przewidziane w dyrektywach pierwszej, drugiej i trzeciej. Definicja „osoby poszkodowanej” podana w art. 1 pkt 2 pierwszej dyrektywy jest bowiem wystarczająco szeroka, aby objąć osoby pośrednio poszkodowane, pod jednym warunkiem, że mają one „prawo do naprawienia szkody wyrządzonej przez pojazd” na mocy właściwych przepisów prawa krajowego.

78. Prawdą jest, że zgodnie z terminologią użytą w poprzednich aktach<sup>59</sup> art. 1 trzeciej dyrektywy dotyczy „uszkodze[ń] ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca”, co może sugerować, że osoba nieuczestnicząca w wypadku nie powinna być objęta obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej. Jednakże przepis ten należy interpretować w świetle motywów czwartego i piątego wspomnianej dyrektywy, z których wynika, że krąg poszkodowanych, których dotyczą ochronne przepisy prawa Unii, nie jest ograniczony do pasażerów należących tylko do szczególnej kategorii wszystkich osób trzecich chronionych przez ubezpieczenie właściciela pojazdu, który spowodował wypadek<sup>60</sup>. Celem wspomnianego artykułu jest wyjaśnienie stosowania *ratione personae* gwarancji oferowanej przez obowiązkowe ubezpieczenie. W żaden sposób nie ma on na celu ograniczenia zakresu jej stosowania do w ten sposób opisanych pasażerów<sup>61</sup>. Analizę tę potwierdza ewolucja przepisów w tym zakresie<sup>62</sup>.

58 — W ww. wyroku Trybunału EFTA w sprawie Nguyen, pkt 2 wskazano, że skarżąca straciła małżonka i dwoje dzieci w wypadku drogowym, a sama odniosła tylko niewielkie obrażenia fizyczne, ale od momentu wypadku cierpiała na poważne zaburzenia psychiczne.

59 — Termin „pasażer” nie figuruje ani w pierwszej, ani w drugiej dyrektywie.

60 — Motyw czwarty trzeciej dyrektywy włącza wszystkich „poszkodowany[ch] w wypadkach pojazdów mechanicznych” w zakres ochrony zagwarantowanej przez prawo Unii. W motywie piątym słowa „w szczególności” i „szczególnie” służą podkreśleniu, że pasażerowie pojazdów mechanicznych są uznawani za jedną spośród „kategorii” „potencjalnych poszkodowanych”, ponieważ pasażerowie ci wymagają szczególnej uwagi ze względu na fakt, iż stanowią grupę szczególnie zagrożoną.

61 — W swej opinii z dnia 26 kwietnia 1989 r. w sprawie wniosku dotyczącego trzeciej dyrektywy (Dz.U. C 159, s. 7, pkt 1.2) Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyjaśnił, że pasażerowie powinni być objęci ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, z tego względu, że w tym czasie w niektórych państwach członkowskich nie było to obowiązkowe.

62 — W szczególności w art. 1a trzeciej dyrektywy, dodanym przez dyrektywę 2005/14, wyjaśniono, że inne kategorie poszkodowanych, takie jak piesi, rowerzyści i inni niezmotoryzowani użytkownicy dróg, także są objęci ubezpieczeniem, w przypadku gdy „mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym”.

79. Po drugie, pokrycie przez ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej szkody niematerialnej osób pośrednio poszkodowanych w wypadku drogowym wydaje się konieczne w świetle celów, do realizacji których dążą dyrektywy pierwsza, druga i trzecia, czyli wsparcia swobód przepływu oraz zagwarantowania poszkodowanym porównywalnego traktowania, niezależnie od państwa członkowskiego, gdzie miał miejsce wypadek, w wyniku którego ponieśli szkodę<sup>63</sup>. Gdyby art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy były interpretowane inaczej, osoby te podlegałyby zróżnicowanym przepisom prawa krajowego w zakresie ubezpieczenia, których treść mogłaby różnić się w zależności od miejsca wypadku ze względu na brak zbliżenia przepisów, do którego zobowiązywałoby prawo Unii.

80. Po trzecie, z ww. utrwalonego orzecznictwa<sup>64</sup> wynika, że o ile celem dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej nie jest harmonizacja reżimów odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych obowiązujących w państwach członkowskich, o tyle dyrektywy te nakładają na państwa członkowskie obowiązek zagwarantowania, by odpowiedzialność cywilna, która ma zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami wspomnianych dyrektyw. Z powyższego wynika, że jeżeli prawo do odszkodowania przysługuje z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego na mocy właściwego prawa krajowego<sup>65</sup>, powinno mieć do niego zastosowanie pokrycie przez obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, które jest przewidziane we wspomnianych dyrektywach.

81. Zauważam, że prawo do zadośćuczynienia za szkodę niematerialną wyrządzoną utratą bliskiej osoby w wypadku drogowym jest uznawane w porządkach prawnych wielu państw członkowskich<sup>66</sup>, nawet jeśli skorzystanie z tego prawa nie jest jednakowo łatwe, ponieważ niektóre spośród nich przewidują taką możliwość wypłaty zadośćuczynienia tylko w wyjątkowych okolicznościach<sup>67</sup>, podczas gdy inne przewidują złagodzony ciężar dowodu<sup>68</sup>. Jako że ustawodawcy państw członkowskich posiadają kompetencje w zakresie odpowiedzialności cywilnej, wynika z tego, że do nich należy określenie, czy prawo do zadośćuczynienia za taką szkodę jest co do zasady uznawane, a jeśli tak, to pod jakimi warunkami. W szczególności ich ocenie podlega kwestia, czy chodzi o prawo właściwe dla pośrednio poszkodowanego, czy też prawo pochodne od prawa osoby zmarłej.

82. Jednakże zgodnie z orzecznictwem<sup>69</sup> państwa członkowskie powinny wykonywać te kompetencje z poszanowaniem prawa Unii, a w szczególności w taki sposób, który nie pozbawia skuteczności dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej. Tymczasem cel ten byłby moim zdaniem w znacznym stopniu zagrożony, gdyby było dopuszczalne, by pośrednio poszkodowani w wypadkach drogowych, tacy jak osoby, których dotyczą spory w postępowaniach głównych, nie byli chronieni za pomocą obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, podczas gdy ubezpieczony wyraźnie ponosi wobec nich odpowiedzialność.

63 — Zobacz ww. utrwalone orzecznictwo (zwłaszcza ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 26), które odsyła do motywów wspomnianych dyrektyw.

64 — Zobacz pkt 59 i nast. niniejszej opinii.

65 — Pamiętając, że to prawo krajowe, a nie prawo Unii, określa prawo poszkodowanego do odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego, a także zakres tego prawa (zwłaszcza ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 35).

66 — Tak jest w szczególności w Bułgarii, w Niemczech, w Estonii, w Irlandii, w Hiszpanii, we Francji, we Włoszech, na Cyprze, na Łotwie, w Polsce, na Słowacji, w Szwecji i w Zjednoczonym Królestwie.

67 — W Niemczech szkoda może być naprawiona tylko w przypadku, gdy przekracza „zwykłe” reakcje i niedogodności będące konsekwencją zgonu w takich okolicznościach. W Estonii zadośćuczynienie jest uzasadnione zasadniczo w przypadku, gdy osoba bliska była świadkiem wypadku. W Zjednoczonym Królestwie w orzecznictwie sformułowano wymogi, które muszą być spełnione łącznie, to jest: choroba psychiczna spowodowana szokiem, istnienie związku emocjonalnego z poszkodowanym, bliskość beneficjenta z wypadkiem oraz szok spowodowany obecnością na miejscu wypadku.

68 — W Szwecji pośrednio poszkodowany otrzymuje z urzędu zadośćuczynienie przez rok po zgodnie bliskiej osoby. Po upływie roku musi udowodnić cierpienie o trwałym charakterze na podstawie zaświadczeń lekarskich.

69 — Zobacz w szczególności ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo.



83. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe ustalenia, proponuję Trybunałowi, aby odpowiedział, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, iż w sytuacji gdy zgodnie z właściwym prawem krajowym powstaje odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego z tytułu szkody niematerialnej poniesionej przez osobę, której bliski zginął w wypadku w ruchu pojazdów mechanicznych, takie zadośćuczynienie powinno być objęte systemem obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianego przez te dyrektywy.

*C – W przedmiocie braku możliwości określenia przez państwa członkowskie maksymalnych kwot odszkodowania wypłacanego na podstawie ubezpieczenia niższych od minimalnych kwot gwarancyjnych przewidzianych przez prawo Unii (drugie pytanie w sprawie Drozdovs)*

#### 1. W przedmiocie treści pytania

84. W sprawie Drozdovs sąd odsyłający formułuje drugie pytanie prejudycjalne o charakterze pomocniczym, na wypadek gdyby Trybunał odpowiedział twierdząco na pierwsze pytanie, czyli że obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, przewidziane w art. 3 pierwszej dyrektywy i art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy, obejmuje także zadośćuczynienie za krzywdę moralną, taką jak ta, na którą powołała się skarżąca w postępowaniu głównym.

85. Sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy wskazane przepisy stoją na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego przewidującemu w ramach wypłaty przez ubezpieczyciela zadośćuczynienia za szkodę niematerialną maksymalnej kwoty, która jest znacznie niższa, po pierwsze, od minimalnych progów kapitału obowiązkowo podlegającego ubezpieczeniu, jakie przewiduje druga dyrektywa, a po drugie, od granic odpowiedzialności ubezpieczycieli określonych przez prawo krajowe.

86. Z postanowienia odsyłającego wynika bowiem, że w pytaniu zwrócono się do Trybunału o wydanie orzeczenia na temat dopuszczalności górnej granicy zadośćuczynienia za krzywdę moralną, jakiej doznał V. Drozdovs, która jest przewidziana w art. 7 łotewskiego dekretu nr 331<sup>70</sup>, w świetle nie tylko minimalnych kwot gwarancyjnych zdefiniowanych w art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy<sup>71</sup>, ale także kwoty określonej w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu<sup>72</sup>, która transponuje między innymi tę dyrektywę.

87. Ta ostatnia część wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nawiązuje do zarzutów skargi kasacyjnej podniesionych przez opiekunkę V. Drozdovsa, która utrzymuje między innymi, że górna granica odszkodowania przewidziana w łotewskim dekrete nr 331 jest rażąco niska i sprzeczna z przepisami łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu, którą wspomniany dekret miał za zadanie wdrożyć<sup>73</sup>. Jednakże Trybunał nie jest właściwy do orzekania w przedmiocie konstytucjonalności lub zgodności z prawem przepisów prawa krajowego, a w szczególności do określenia, czy krajowe przepisy wykonawcze są zgodne z krajowymi przepisami ustawodawczymi. A zatem ten aspekt pytania nie zostanie zbadany.

70 — Wspomniany artykuł przewiduje, że kwota ryczałtowa zadośćuczynienia wypłacanego przez ubezpieczyciela za ból i cierpienie psychiczne spowodowane zgonem między innymi osoby, na utrzymaniu której poszkodowany pozostawał, wynosi 100 LVL, czyli około 143 EUR, na jednego wnioskodawcę i osobę zmarłą.

71 — Rozpatrywane kwoty, przypominane w pkt 13 niniejszej opinii, figurują obecnie w art. 9 dyrektywy 2009/103.

72 — W ustawie tej ustalono na 250 000 LVL, czyli około 357 283 EUR, granicę, w której ubezpieczyciel może zostać pociągnięty do odpowiedzialności z tytułu odszkodowania za szkody na osobie.

73 — Artykuł 19 ust. 3 łotewskiej ustawy o ubezpieczeniu obowiązkowym przewidywał bowiem, że kwota oraz sposób obliczania przez ubezpieczyciela odszkodowania i zadośćuczynienia za szkody materialne i niematerialne wyrządzone osobom zostaną określone przez radę ministrów.

2. W przedmiocie wiążącego charakteru minimalnych kwot pokrycia odpowiedzialności cywilnej określonych przez drugą dyrektywę

88. Zarówno opiekunka V. Drozdovsa, jak i Komisja twierdzą, że art. 3 pierwszej dyrektywy i art. 1 drugiej dyrektywy stoją na przeszkodzie ograniczaniu przez państwo członkowskie wypłaty zadośćuczynienia za szkodę niematerialną z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej do kwoty, która jest niższa od granicy odpowiedzialności ubezpieczyciela określonej w tych aktach. Wskażę na wstępie, że podzielam to stanowisko z niżej przedstawionych względów.

89. Pochodzenie, geneza i ewolucja przepisów prawa Unii, których dotyczy drugie pytanie sformułowane przez Augstākās tiesas Senāts, zawierają wiele wskazówek pomocnych przy wykładni tych przepisów.

90. Jak już podkreślił Trybunał, art. 3 ust. 1 in fine pierwszej dyrektywy w swej pierwotnej wersji pozostawiał w gestii państw członkowskich określenie szkód pokrytych przez obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, a także zasad tego ubezpieczenia<sup>74</sup>. Zgodnie z motywem trzecim drugiej dyrektywy jej art. 1 nałożył w zakresie odpowiedzialności cywilnej obowiązek obowiązkowego pokrycia szkód materialnych i uszkodzeń ciała do wysokości określonych kwot, przy czym te minimalne kwoty gwarantują minimalny poziom ochrony poszkodowanym w wypadkach drogowych w celu zmniejszenia rozbieżności pomiędzy ustawodawstwami państw członkowskich co do zakresu obowiązku ubezpieczenia<sup>75</sup>.

91. Z analizy prac poprzedzających przyjęcie drugiej dyrektywy wynika, że art. 1 ust. 2, który określa minimalne kwoty gwarancyjne, był jednym z przepisów najczęściej zmienianych w toku pierwotnej procedury legislacyjnej<sup>76</sup>. Podobnie było przy okazji kolejnych rewizji wspomnianej dyrektywy<sup>77</sup>. Zaznaczam, iż moim zdaniem należy uwzględnić późniejsze wersje aktu<sup>78</sup>, a to ze względu na tendencję, jaką zapoczątkowały, nawet jeśli ich przepisy nie mają zastosowania *ratione temporis* w sprawie Drozdovs. Z wszystkich powyższych rozważań wynika, że art. 1 drugiej dyrektywy był przedmiotem szczególnej uwagi prawodawcy europejskiego. Poza tym ewolucja tego przepisu w kierunku stopniowego wzmocnienia ustanowionych przez niego wymogów dowodzi ciągle rosnącej troski o ochronę poszkodowanych. Jak bowiem wyraźnie podkreślił prawodawca, „obowiązek państw członkowskich zagwarantowania ochrony ubezpieczeniowej przynajmniej w zakresie pewnych kwot minimalnych stanowi istotny element” w drodze do osiągnięcia tego celu<sup>79</sup>.

92. Zgodnie z tym podejściem Trybunał wyraźnie orzekł, że art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy stoi na przeszkodzie ustawodawstwu krajowemu, które przewiduje minimalne kwoty odszkodowania niższe od minimalnych kwot gwarancyjnych określonych w tym artykule<sup>80</sup>.

74 — Wyrok z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 15.

75 — Zobacz ww. wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 26, a także pkt 8 i 9 opinii rzecznika generalnego G. Cosmasa w tej sprawie.

76 — Wynika to z porównania pomiędzy ww. pierwotnym wnioskiem Komisji z dnia 7 sierpnia 1980 r., ww. opinią Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 25 i 26 lutego 1981 r., poprawkami zaproponowanymi przez Parlament Europejski w dniu 14 października 1981 r. (Dz.U. C 287, s. 44) oraz zmianą tego wniosku przedstawioną przez Komisję w dniu 3 marca 1982 r. (Dz.U. C 78, s. 17).

77 — Przy okazji przyjęcia dyrektywy 2005/14 kwoty te zostały podwyższone i opatrzone klauzulą okresowej rewizji w celu zapobieżenia erozji minimalnej kwoty pokrycia. Zobacz także art. 9 dyrektywy 2009/103 oraz zawiadomienie Komisji dotyczące dostosowania zgodnie z poziomem inflacji niektórych kwot określonych w dyrektywie 2009/103/WE (Dz.U. 2010, C 332, s. 1).

78 — Trybunał także przyjął to podejście, zwłaszcza w wyroku z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie C-484/09 Carvalho Ferreira Santos, Zb.Orz. s. I-1821, pkt 45.

79 — Zobacz motyw 10 dyrektywy 2005/14 i motyw 12 dyrektywy 2009/103.

80 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 41, a także ww. postanowienie w sprawie Messejana Viegas, pkt 20, dotyczące ustawodawstwa portugalskiego określającego takie kwoty, w przypadku gdy z braku winy kierowcy pojazdu, który spowodował wypadek, może powstać tylko odpowiedzialność cywilna na zasadzie ryzyka.

93. W celu uzasadnienia orzeczeń wydanych w tym zakresie Trybunał stwierdził, jak już przypomniałem odpowiadając na pierwsze pytania prejudycjalne, że państwa członkowskie mają obowiązek zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna, która zgodnie z prawem krajowym danego państwa członkowskiego ma zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej. Ponieważ państwa członkowskie powinny wykonywać swe kompetencje w tej dziedzinie z poszanowaniem prawa Unii, oznacza to w szczególności, że w zakresie pokrycia szkód przez ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej należy przestrzegać minimalnych kwot gwarancyjnych określonych przez drugą dyrektywę, a w konsekwencji że żadne ustawodawstwo krajowe nie może ograniczać ochrony, która z niego wynika, określając niższe maksymalne kwoty odszkodowania<sup>81</sup>.

94. Trybunał dodał, że „każda inna wykładnia pozbawiałaby art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy i art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy ich użytecznego skutku. Skutek ten, który polega na ochronie poszkodowanych w wypadkach drogowych za pomocą obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, byłby bowiem zagrożony, gdyby pokrycie tej odpowiedzialności przez ubezpieczenie było pozostawione uznaniu ustawodawcy krajowego”<sup>82</sup>.

95. Wszystkie powyższe rozważania można moim zdaniem odnieść do przepisów takich jak te zawarte w łotewskim dekrete nr 331, który określa zbyt niską górną granicę gwarancji w szczególności w odniesieniu do szkody niematerialnej spowodowanej zgonem osoby, na utrzymaniu której zainteresowany pozostawał, zważywszy, że zarówno osiągnięcie celu, jak i skuteczność tych przepisów wymagają zagwarantowania wystarczającego odszkodowania dla poszkodowanych w wypadkach drogowych, niezależnie od państwa członkowskiego, w którym powstała szkoda<sup>83</sup>. W konsekwencji na drugie pytanie sformułowane przez Augstākās tiesas Senāts należy udzielić odpowiedzi twierdzącej.

96. Wyjaśniam, że moim zdaniem nie ma decydującego znaczenia okoliczność, czy zbyt niski poziom pokrycia szkody określony w prawie krajowym jest tylko nieco niższy od granicy odpowiedzialności ubezpieczycieli określonej w dyrektywach, czy też lub znacznie od niej niższy, jak wskazuje ten sąd w pytaniu prejudycjalnym<sup>84</sup>. Do uznania przepisu prawa krajowego za niezgodny z prawem Unii wystarczy, by nie został osiągnięty minimalny poziom pokrycia szkody. Natomiast zastrzeżenie sformułowane na początku art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy<sup>85</sup> zezwala państwom członkowskim na przekroczenie przewidzianych minimalnych kwot pokrycia, przy czym mogą one albo wymagać nieograniczonej gwarancji, albo określić kwoty, do wysokości których ubezpieczenie jest obowiązkowe, a jedynym wymogiem jest, aby nie były one niższe od wspomnianych kwot minimalnych<sup>86</sup>.

81 — Trybunał podniósł, że zamiarem prawodawcy wspólnotowego było ustanowienie wymogu pokrycia każdej odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych, nawet jeśli państwa członkowskie posiadają swobodę co do określenia reżimu odpowiedzialności cywilnej, opartej na zasadzie winy lub ryzyka, który ma zastosowanie do związanych z nią szkód. Zobacz ww. wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 29; 40; a także ww. postanowienie w sprawie Messejana Viegas, pkt 21.

82 — Wyżej wymienione postanowienie w sprawie Messejana Viegas, pkt 22. Zobacz także opinię rzecznika generalnego G. Cosmasa w sprawie zakończonej ww. wyrokiem w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 48.

83 — Muszę zauważyć, że w zakresie minimalnych kwot gwarancyjnych przewidzianych przez dyrektywy może dojść do pewnej harmonizacji de facto zasad odpowiedzialności cywilnej obowiązujących w państwach członkowskich, ponieważ mogą one mieć tendencję do dostosowywania ich ustawodawstwa w tej dziedzinie, nawet jeśli na obecnym etapie rozwoju prawa Unii nie istnieje żaden obowiązek prawny w tym zakresie (zob. H. Heiss, „Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law”, *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy, Intersentia, Antwerpen-Cambridge, 2011*, s. 127–136, w szczególności s. 133).

84 — Problematyki tej nie można mylić z badaniem proporcjonalności, które przeprowadził Trybunał w odniesieniu do przepisów krajowych odmawiających lub ograniczających w sposób nieproporcjonalny prawo poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej tylko na tej podstawie, że przyczynił się on do powstania poniesionej szkody (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Marques Almeida, pkt 30 i nast., a także postanowienie z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie C-486/11 Rodrigues Esteves, pkt 26 i nast.).

85 — Czyli „[b]ez uszczerbku dla możliwości ustanowienia wyższych kwot gwarancyjnych [przez państwa członkowskie] [...]”.

86 — Wynika to z prac przygotowawczych odnoszących się do tego przepisu (w szczególności z ww. pierwotnego wniosku i opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, pkt 2.1 i 2.2).

97. Biorąc pod uwagę ryzyko niejednoznaczności, jakie się może pojawić zważywszy na uwagi na piśmie przedstawione Trybunałowi, pragnę wyjaśnić, że moim zdaniem niezgodne z prawem Unii nie jest samo ograniczenie kwot gwarancyjnych<sup>87</sup>, ale fakt, że państwo członkowskie ustanawia górne granice odszkodowania na poziomie niższym niż wysokość kwot minimalnych określonych w rozpatrywanych dyrektywach.

98. Z pewnością zgodnie z ww. utrwalonym orzecznictwem każda odpowiedzialność wynikająca z ruchu pojazdów mechanicznych przewidziana w krajowym porządku prawnym powinna być objęta ubezpieczeniem. Jednakże według mnie zasadę tę należy rozumieć w ten sposób, że przepis prawa krajowego dotyczący ubezpieczenia nie może wykluczać niektórych rodzajów szkód lub pewnych kategorii osób poszkodowanych z objęcia ubezpieczeniem, w przypadku gdy poszkodowani mogą powołać się na odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego w celu uzyskania odszkodowania z tego tytułu. Podjęta przez prawodawcę europejskiego decyzja o wprowadzeniu poziomów gwarancyjnych w wysokości „co najmniej” kwot przewidzianych w rozpatrywanych dyrektywach ma sens tylko w przypadku dopuszczenia, że dyrektywy te pozwalają, by państwa członkowskie określiły górne granice na wyższym poziomie, a zatem by odpowiedzialność cywilna wykraczająca poza te górne granice krajowe nie musiała być objęta obowiązkowym ubezpieczeniem<sup>88</sup>. Tak więc porządki prawne państw członkowskich, w których ogólne przepisy ustawowe mające zastosowanie do odpowiedzialności cywilnej nie przewidują górnych granic odszkodowania, mogą jednak ograniczyć objęcie tej odpowiedzialności przez obowiązkowe ubezpieczenie wprowadzając górne granice, które przekraczają minimalne kwoty przewidziane w dyrektywach.

### 3. W przedmiocie konsekwencji proponowanej odpowiedzi

99. W uzasadnieniu wniosku Augstākās tiesas Senāts podkreśla znaczenie znalezienia równowagi pomiędzy wchodzącymi w grę interesami. Podnosi on, że interes poszkodowanych, jakim jest uzyskanie najpełniejszego z możliwych odszkodowania za poniesioną przez nich szkodę, różni się od interesu właściciela pojazdu, który spowodował wypadek, jakim jest uiszczenie jak najniższych składek obowiązkowego ubezpieczenia, oraz od interesu ubezpieczyciela, jakim jest uzyskanie dochodu, który zależy w dużej mierze od stosunku pomiędzy pobranymi składkami a odszkodowaniami wypłaconymi za szkody<sup>89</sup>. Augstākās tiesas Senāts sugeruje, że pogodzenie tych różnych interesów wymaga jasnego zdefiniowania granic w zakresie gwarancji należnej od ubezpieczyciela, aby właściciel był w stanie uzyskać ubezpieczenie po niewygórowanych stawkach<sup>90</sup> i aby w konsekwencji poszkodowany otrzymał ubezpieczenie przewidziane z tytułu poniesionej przez niego szkody.

100. Rządy łotewski i litewski podzielają to stanowisko. Dodają, że określenie takich granic byłoby korzystne ze względu na zagwarantowanie pewności prawa, podczas gdy wysokie odszkodowania wypłacane za szkodę niematerialną mogłyby w przypadku wypadków, w których uczestniczy wiele osób, zakłócić sprawiedliwy podział ograniczonych kwot, które są dostępne<sup>91</sup>. Z powyższego wywodzą, że stosowanie do krzywdy moralnej granic przewidzianych w art. 1 drugiej dyrektywy rodziłoby trudności w zakresie skuteczności rozpatrywanego systemu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

87 — Jak wydaje się twierdzić sąd odsyłający (zob. pkt 8.1 in fine jego postanowienia).

88 — Zobacz ww. wyrok w sprawie Marques Almeida (pkt 30, a także przytoczone tam orzecznictwo), w którym Trybunał stwierdził, że „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 dyrektyw” (wyróżnienie moje).

89 — Zobacz pkt 8.2 postanowienia odsyłającego.

90 — Odnosi się on w tym względzie do pkt 77 i 78 wyroku z dnia 28 kwietnia 2009 r. w sprawie C-518/06 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-3491.

91 — Zauważam, że podniesione ryzyko mogłoby w rzeczywistości być takie samo w odniesieniu do szkody materialnej.

101. Prawdą jest, że a priori funkcjonowanie europejskiego rynku ubezpieczeń mogłoby zostać zakłócone przez obowiązek pokrycia przez ubezpieczycieli szkód w większym stopniu i do wyższej kwoty w odniesieniu do pojazdów przebywających zazwyczaj na terytorium państw członkowskich, co mogłoby doprowadzić do podwyżki składek płaconych przez ubezpieczonych.

102. Jednakże zauważam, że od początku Komitet Ekonomiczno-Społeczny przewidywał „problemy, jakie w sposób nieunikniony zrodzi w niektórych krajach określenie tych kwot minimalnych (zwłaszcza podwyższenie aktualnych składek ubezpieczeniowych)”, ale według mnie słusznie stwierdził, że chodzi o „niezbędny wysiłek, jaki należy wspólnie podjąć, aby osiągnąć zamierzony cel, czyli lepszą ochronę poszkodowanych” i poparł w konsekwencji wniosek mający na celu wprowadzenie minimalnych kwot gwarancyjnych<sup>92</sup>. Aby uwzględnić wyjściową sytuację niektórych państw członkowskich w odniesieniu do wspomnianych kwot, druga dyrektywa zawiera środki przejściowe dotyczące stopniowego wprowadzenia w życie przepisów tej dyrektywy w tych państwach członkowskich<sup>93</sup>.

103. Z praktyki wynika zresztą, że koncepcja szerokiego zakresu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej niekoniecznie ma tak istotne konsekwencje jak te, które są przewidywane na poziomie składek ubezpieczeniowych<sup>94</sup>. I tak w Bułgarii ostatnia zmiana ustawy dotyczącej kwot pokrytych przez wspomniane ubezpieczenie, które obejmuje zadośćuczynienie za krzywdę moralną<sup>95</sup>, nie ma znaczącego wpływu na związane z tym ubezpieczeniem składki<sup>96</sup>. Podobnie w Szwecji zgodnie z pracami przygotowawczymi, które doprowadziły do wprowadzenia do ustawy prawa do odszkodowania za uszkodzenia ciała w przypadku zgonu osoby bliskiej w wypadku drogowym<sup>97</sup> reforma ta powinna mieć tylko nieznaczny wpływ na koszty zakładów ubezpieczeniowych, a w konsekwencji na składki ubezpieczeniowe, które powinny wzrosnąć tylko o od 1 do 1,5%, a nawet mniej<sup>98</sup>.

104. Poza tym obawy wyrażone przez rządy, które interweniowały w niniejszej sprawie, nie wydają mi się uzasadnione, ponieważ – przypominam – moim zdaniem państwom członkowskim nie zakazuje się określenia górnych granic, tak aby gwarancja należąca przez ubezpieczycieli nie była nieograniczona, a jedynym wymogiem wynikającym z art. 1 drugiej dyrektywy jest, by ta górna granica była określona na poziomie wyższym niż minimalne kwoty przewidziane w tym artykule.

105. Uwzględnivszy wszystkie powyższe rozważania, należy moim zdaniem odpowiedzieć na drugie pytanie sformułowane w sprawie Drozdovs w ten sposób, że art. 3 pierwszej dyrektywy oraz art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy stoją na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego przewidującemu w celu ograniczenia wypłaty odszkodowania za szkodę niematerialną, które może być należne z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, maksymalne kwoty gwarancyjne niższe od minimalnych kwot gwarancyjnych określonych w odniesieniu do odszkodowania za uszkodzenia ciała we wspomnianym artykule drugiej dyrektywy.

92 — W pkt 2.3 ww. opinii w sprawie wniosku dotyczącego drugiej dyrektywy.

93 — Zobacz motyw jedenasty i art. 5 i 6 drugiej dyrektywy.

94 — Wniosek Komisji z dnia 19 czerwca 2002 r., który doprowadził do przyjęcia dyrektywy 2005/14, przedstawia wykaz, zgodnie z którym wiele państw członkowskich wybrało nieograniczone pokrycie, przy czym większość z tych, które określiły minimalne kwoty gwarancyjne, określiły je na poziomie wyższym niż poziom przewidziany we wcześniejszych dyrektywach, tak aby zakłady ubezpieczeniowe mające w nich siedziby na tym nie ucierpiały [COM(2002) 244 final, s. 6, 29].

95 — Ustawa zmieniająca i uzupełniająca kodeks ubezpieczeń (DV nr 21 z dnia 13 marca 2012 r.).

96 — Zobacz I. Stoyanova, „Обезщетенията за неимуществени вреди при ‘Гражданска отговорност’ на автомобилистите”, artykuł dostępny na stronie internetowej: [www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4](http://www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4).

97 — Prawo to zostało dodane do ustawy ogólnej w sprawie odszkodowań ustawą 2001:732, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2002 r.

98 — Regeringens proposition 2000/01: 68, Ersättning för ideell skada, s. 34 i 63.

D – W przedmiocie drugiego pytania sformułowanego w sprawie Haasová

106. Zgodnie z drugim pytaniem skierowanym do Trybunału w sprawie Haasová Krajský súd v Prešove zakłada, że w odpowiedzi na pierwsze pytanie Trybunał stwierdzi, że przepisy prawa krajowego w zakresie ubezpieczenia, które nie przyznają zadośćuczynienia pieniężnego za szkodę niematerialną wyrządzoną pozostającym przy życiu osobom bliskim poszkodowanych w wypadku wynikającym z ruchu pojazdu mechanicznego, nie są sprzeczne z prawem Unii.

107. Sąd odsyłający opiera się zatem na założeniu, które jest sprzeczne z odpowiedzią, jakiej proponuje Trybunałowi udzielić na pierwsze pytanie prejudycjalne. Ze względu na treść odpowiedzi, jakiej według mnie należy udzielić na to pytanie, uważam, że nie jest konieczne udzielanie odpowiedzi na drugie pytanie, które zostało sformułowane tylko pomocniczo.

108. Niezależnie od powyższego zauważam, że sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o dokonanie wykładni przepisów prawa krajowego<sup>99</sup>, co zgodnie z utrwalonym orzecznictwem jest wykluczone<sup>100</sup>.

109. Sądzę, że w przypadku gdyby Trybunał nie uwzględnił mojej propozycji, pytanie powinno być sformułowane na nowo w taki sposób, aby dotyczyło co do zasady możliwości dokonania przez sąd państwa członkowskiego wykładni przepisu prawa krajowego, które jest zgodne z przepisami dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej, o których mowa. W każdym wypadku zasada wykładni zgodnej nie może służyć za podstawę wykładni prawa krajowego *contra legem*, polegającej w niniejszym przypadku na zobowiązaniu ubezpieczyciela do wypłaty odszkodowania wbrew przepisowi prawa krajowego<sup>101</sup>.

V – Wnioski

110. W świetle powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, aby w sprawie Haasová (C-22/12) odpowiedział na pytania prejudycjalne postawione przez Krajský súd v Prešove w następujący sposób:

- 1) Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG 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 z jednej strony oraz art. 1 akapit pierwszy trzeciej dyrektywy 90/232/EWG 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 z drugiej strony należy interpretować w ten sposób, że obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych przebywających zwykle na terytorium państwa członkowskiego obejmuje zadośćuczynienie za szkody niematerialne poniesione przez bliskich poszkodowanych, którzy zmarli w wypadku drogowym w takich okolicznościach, o ile to zadośćuczynienie jest przewidziane z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego przez właściwe dla sporu prawo krajowe.
- 2) Nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na drugie pytanie prejudycjalne.

99 — Pytanie posiada następujące brzmienie: „przepisy art. 4 ust. 1, 2 i 4 słowackiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu] i art. 6 ust. 1–3 czeskiej ustawy [o obowiązkowym ubezpieczeniu] należy interpretować [...]”.

100 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 17 stycznia 2013 r. w sprawie C-23/12 Zakaria, pkt 29.

101 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 24 stycznia 2012 r. w sprawie C-282/10 Dominguez, pkt 25; a także pkt 67 mojej opinii w sprawie C-98/09 Sorge (wyrok z dnia 24 czerwca 2010 r.), Zb.Orz. s. I-5837.

111. W świetle powyższych rozważań, proponuję Trybunałowi, aby w sprawie Drozdovs (C-277/12) odpowiedział na pytania prejudycjalne postawione przez Augstākās tiesas Senāts w następujący sposób:

- 1) Artykuł 3 dyrektywy 72/166/EWG 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 z jednej strony oraz art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych z drugiej strony należy interpretować w ten sposób, że obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych przebywających zwykle na terytorium państwa członkowskiego obejmuje zadośćuczynienie za szkody niematerialne poniesione przez bliskich poszkodowanych, którzy zmarli w wypadku drogowym w takich okolicznościach, o ile to zadośćuczynienie jest przewidziane z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego przez właściwe dla sporu prawo krajowe.
- 2) Artykuł 3 dyrektywy 72/166 oraz art. 1 ust. 1 i 2 dyrektywy 84/5 należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego przewidującemu z tytułu zadośćuczynienia, które może być należne od ubezpieczyciela w celu naprawienia szkody niematerialnej wynikającej ze zgonu w wypadku drogowym osoby, na utrzymaniu której zainteresowany pozostawał, maksymalne kwoty gwarancyjne niższe od minimalnych kwot gwarancyjnych określonych w tym ostatnim artykule w odniesieniu do odszkodowania za uszkodzenia ciała.