



## Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO  
PAOLA MENGOZZIEGO  
przedstawiona w dniu 26 lutego 2014 r.<sup>1</sup>

### Sprawa C-162/13

**Damijan Vnuk**  
**przeciwko**

**Zavarovalnica Triglav d.d.[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

złożony przez Vrhovno sodišče (Słowenia)]

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych — Pojęcie „ruchu pojazdów” — Wypadek spowodowany przez traktor z przyczepą w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym

1. W niniejszej sprawie zwrócono się do Trybunału o sprecyzowanie zakresu zastosowania dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności<sup>2</sup>.

2. Artykuł 3 ust. 1 tej dyrektywy przewiduje, że „[z] zastrzeżeniem zastosowania art. 4 każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów [posiadających zwyczajowe miejsce postoju] na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków.” Z powyższego wynika, że w celu doprecyzowania zakresu stosowania dyrektywy 72/166 należy uzgodnić znaczenie pojęć „pojazd” oraz „ruch [pojazdów]”.

### I – Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

3. Wypadek, który stał się podstawą sporu przed sądem krajowym, miał miejsce w dniu 13 sierpnia 2007 r. i został opisany przez sąd odsyłający jako wypadek spowodowany przez traktor ciągnący przyczepę – pojazd, w odniesieniu do którego zawarto umowę o obowiązkowym ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych – w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym. Poruszając się na wstecznym biegu w celu umieszczenia przyczepy w pomieszczeniu gospodarczym, kierowca traktora cofnął się, uderzając w drabinę, na której znajdował się D. Vnuk, skarżący w postępowaniu głównym, który upadł i doznał obrażeń. Damijan Vnuk wniósł następnie do sądów Słowenii pozew o odszkodowanie za szkodę niemajątkową przeciwko ubezpieczycielowi, z którym właściciel traktora zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dz.U. L 103, s. 1.

4. Zarówno sąd pierwszej instancji, jak i sąd apelacyjny oddaliły jego skargę. Uznały one w istocie, że zasadniczym celem obowiązkowego ubezpieczenia jest uspołecznienie ryzyka oraz ochrona poszkodowanych i pasażerów w publicznym ruchu drogowym. Według sądów okoliczności wypadku, w którym D. Vnuk był osobą poszkodowaną, nie stanowią typowej sytuacji w ramach ruchu pojazdów mechanicznych, a szkoda poniesiona przez D. Vnuka nie powstała w związku z prowadzeniem pojazdu na drogach publicznych przeznaczonej do ruchu pojazdów. Ponadto w okolicznościach, których dotyczy spór przed sądem krajowym, traktor nie był użytkowany jako pojazd, lecz jako maszyna robocza. Tymczasem takie użytkowanie nie jest objęte obowiązkowym ubezpieczeniem, gdyż obejmuje ono wyłącznie wypadki związane z ruchem pojazdów, a mianowicie, które nastąpiły podczas używania pojazdów mechanicznych w ruchu drogowym.

5. Skarga D. Vnuka w przedmiocie rewizji od wyroku drugiej instancji została przyjęta przez sąd odsyłający. Zgodnie z art. 15 Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ustawy o obowiązkowych ubezpieczeniach w ruchu drogowym, zwanej dalej „ZOZP”) „właściciel pojazdu zawiera umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wyrządzonych osobom trzecim w wyniku użytkowania [w związku z ruchem] pojazdów mechanicznych w przypadku śmierci, obrażeń ciała, inwalidztwa, utraty lub zniszczenia mienia (zwanego dalej »ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych«), z wyjątkiem odpowiedzialności za szkody na mieniu, które zostało dopuszczone do transportu”. Damijan Vnuk uważa, że interpretacja przytoczonego przepisu przez sąd drugiej instancji jest zbyt wąska. Pojęcie ruchu pojazdów nie obejmuje bowiem jedynie ruchu na drogach publicznych. Ponadto traktor nie był w momencie wystąpienia wypadku użytkowany jako maszyna robocza, a traktor ciągnący przyczepę powinien być zakwalifikowany jako pojazd. Wypadek powinien być zatem objęty obowiązkowym ubezpieczeniem przewidzianym w art. 15 ZOZP.

6. Strona pozwana w postępowaniu głównym uważa przeciwnie, że wypadek miał miejsce w kontekście wykonywania pracy przed pomieszczeniem gospodarczym i nie nastąpił ani w trakcie użytkowania traktora jako pojazdu używanego do celu ruchu drogowego, ani w kontekście ruchu drogowego w ścisłym tego słowa znaczeniu. Wskazuje ona ponadto, że składki ubezpieczeniowe są obliczane na podstawie szczególnej taryfy, która bierze pod uwagę ryzyko właściwe dla każdej kategorii pojazdów. W taryfie tej traktory są uznane jako przedstawiające mniejsze ryzyko ze względu na fakt, że ilość takich użytkowanych pojazdów z przeznaczeniem do ruchu jest dużo mniejsza niż osobowych pojazdów mechanicznych oraz że składki ubezpieczeniowe są w konsekwencji niższe. Byłoby inaczej, gdyby sytuacje takie jak w postępowaniu głównym były również objęte obowiązkowym ubezpieczeniem przewidzianym w art. 15 ZOZP.

7. Sąd odsyłający wskazuje ze swej strony, że pojęcie ruchu pojazdów nie jest zdefiniowane w prawie krajowym oraz że luka ta została szczegółowo wypełniona w orzecznictwie. Sądy krajowe uważają zatem co do zasady, iż nie jest rozstrzygające ustalenie, czy szkoda powstała na drodze publicznej, została spowodowana, gdy pojazd stał albo był w ruchu przy wyłączonym silniku. Uznaje się natomiast, że obowiązkowe ubezpieczenie przewidziane w art. 15 ZOZP nie obejmuje sytuacji, w której pojazd mechaniczny jest używany jako maszyna robocza, na przykład, gdy traktor funkcjonował jako maszyna robocza na polu.

8. Ze względu na to, że obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w związku z użytkowaniem pojazdów mechanicznych jest uregulowane w prawie unijnym, sąd odsyłający zauważa także, iż ani dyrektywa 72/166, a w szczególności jej art. 3 ust. 1 w zmienionej wersji, ani kolejne dyrektywy<sup>3</sup>, nie zawierają definicji tego, co oznacza użytkowanie pojazdów. Otóż pojęcie to może być rozumiane jako użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym – w którym to przypadku wypadek D. Vnuka jako niespowodowany przez pojazd, ani nie mając miejsca na drodze, nie nastąpiłby w kontekście ruchu drogowego – bądź też w rozumieniu użytkowania lub działania pojazdu, niezależnie od tego, czy wypadek nastąpił w kontekście ruchu drogowego pojazdów.

9. Właśnie w takich okolicznościach Vrhovno sodišče (Słowenia) postanowił zawiesić postępowanie i postanowieniem odsyłającym, które wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 29 marca 2013 r., na podstawie art. 267 TFUE, zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pojęcie »ruchu pojazdów« w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy [72/166] należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono okoliczności niniejszego przypadku – w którym ubezpieczony przez stronę pozwaną uderzył traktorem z przyczepą w drabinę, na której stał skarżący w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym – z tego powodu, iż zdarzenie nie miało miejsca w kontekście ruchu drogowego?”.

## II – Postępowanie przed Trybunałem

10. Rządy niemiecki i irlandzki oraz Komisja przekazały Trybunałowi swe uwagi na piśmie.

## III – Ocena prawna

11. Przed dalszym zagłębieniem się w temat chciałbym zwrócić uwagę na to, że poza a priori anegdotycznym charakterem okoliczności w postępowaniu przed sądem odsyłającym niniejsza sprawa jest o wiele bardziej delikatna, niż mogłoby się to wydawać. Wskazuje ona na lukę w prawie Unii, którą powinien wypełnić dziś Trybunał, w dziedzinie szczególnie zmiennej, ze względu na występowanie jak najbardziej zróżnicowanych przypadków wypadków spowodowanych przez pojazdy lub za pomocą pojazdów. Dlatego do Trybunału należy zajęcie stanowiska mogącego przyczynić się do rozwiązania sporu przed sądem odsyłającym, w oparciu o cechy szczególne analizowanego stanu faktycznego, bez próby dokonania ostatecznej wykładni pojęcia »ruchu [pojazdów]”.

12. Szczególną ostrożność, do której namawiam, jest podyktowana jedynie niemożnością uchwycenia jednolitej definicji tego, co może stanowić wypadek, który miał miejsce w kontekście ruchu drogowego lub w następstwie użytkowania pojazdu mechanicznego, z uwagi na różnorodność, jaką charakteryzuje się omawiana dziedzina. Powinno być jasne, że nie jest ona podyktowana troską wyrażoną przez stronę pozwaną w ramach postępowania przed sądem odsyłającym, która – generalnie rzecz biorąc, w sposób mało zaskakujący ze strony zakładu ubezpieczeniowego – powołuje się na ryzyko finansowe, na które

3 — A mianowicie druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych [mechanicznych] (Dz.U. L 8, s. 17), dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33), dyrektywa 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, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz.U. L 181, s. 65), a także dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 149, s. 14) (zwana dalej »dyrektywą w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych). Należy jeszcze przytoczyć dyrektywę 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), która w godnym podziwie tempie ujednoliciła powyższe dyrektywy, lecz która nie ma zastosowania *ratione temporis* do sporu w postępowaniu przed sądem krajowym.

byliby narażeni ubezpieczyciele, a zatem w ostateczności konsumenci, gdyby Trybunał miał się opowiedzieć za objęciem wypadku będącego przedmiotem sprawy przed sądem odsyłającym obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych.

13. Jedyne pytanie zadane przez sąd odsyłający podnosi w rzeczywistości dwie problematyczne kwestie. Z jednej strony, w świetle debat, które miały miejsce przed różnymi sądami krajowymi rozpatrującymi spór w postępowaniu głównym, celowe wydaje się szybkie dojście do wniosku, w pierwszej kolejności, że traktor może być uznany za pojazd mechaniczny w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 72/166. Z drugiej strony, należy ustalić, czy szkody poniesione przez D. Vnuka wynikają bądź z użytkowania traktora w ruchu drogowym jako pojazdu mechanicznego, bądź jego zwykłego użytkowania oraz czy wypadek, w którym był on osobą poszkodowaną, mieści się z tego tytułu w zakresie zastosowania obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej określonego w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166.

*A – Traktor, którym poruszał się sprawca wypadku, powinien zostać zakwalifikowany jako pojazd mechaniczny w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 72/166*

14. Zgodnie z art. 1 pkt 1 dyrektywy 72/166 dyrektywa ta ma zastosowanie do „każdego pojazdu silnikowego przeznaczonego do podróżowania lądem oraz napędzanego siłą mechaniczną, niejeżdżąc[ego] po szynach, oraz każd[ej] przyczep[y] zespolon[ej] lub nie”.

15. Zgodnie z postanowieniami art. 4 dyrektywy 72/166 państwa członkowskie miały możliwość odstępstwa od stosowania przepisów art. 3 tej dyrektywy w odniesieniu do pewnych kategorii osób i pojazdów, których wykaz miał być przekazany zarówno państwu członkowskiemu, jak i Komisji<sup>4</sup>. Jakkolwiek mogłoby się wydawać, że niektóre państwa członkowskie skorzystały z tej możliwości czasami dokładnie po to, by wykluczyć z obowiązkowego ubezpieczenia pojazdy rolne lub traktory posiadające zwyczajowe miejsce postoju na ich terytorium – tak jak w przypadku Republiki Malty lub Republiki Finlandii – należy stwierdzić, że państwo członkowskie, w którym toczy się postępowanie przed sądem krajowym, nie dokonało takiego wyboru<sup>5</sup>.

16. Otóż nie ulega wątpliwości, że traktor, którym poruszał się sprawca wypadku, powinien zostać zakwalifikowany jako „pojazd” w rozumieniu dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym. Z akt sprawy przekazanych Trybunałowi wynika także, że traktor ciągnął przyczepę i to ona przewróciła drabinę. Również w tym przypadku treść dyrektywy 72/166 jest bardzo jasna, ponieważ wskazuje ona wyraźnie, że przyczepa, zespolona lub nie – co nie wydaje się mieć miejsca w odniesieniu do wypadku w niniejszej sprawie – jest uznawana za pojazd.

17. Ponadto nie istnieje żadna podstawa w tekście uzasadniająca rozróżnienie, jakiego dokonała przed sądem odsyłającym strona pozwana w postępowaniu przed sądem krajowym między „maszyną roboczą” a „pojazdem”. Podzielałam w tym względzie obawy Komisji dotyczące trudności praktycznych oraz wynikającej z istnienia takiego kryterium niepewności dla osób poszkodowanych w wypadkach. Niejasne jest bowiem często w ramach takiej kategorii pojazdów do „mieszanego” użytku, jak odróżnić, kiedy przestają one pełnić swe funkcje pojazdu, aby być użytkowane jako narzędzie pracy. W każdym razie ocena ta miałaby ewentualnie wpływ na określenie tego, czy dany wypadek nastąpił na skutek używania pojazdu mechanicznego w ruchu drogowym w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166, lecz nie na samo zakwalifikowanie pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 1 pkt 1 tej dyrektywy.

4 – Artykuł 1 ust. 3 dyrektywy 2005/14 uzupełnił tekst art. 4 dyrektywy 72/166.

5 – Zobacz wykaz osób zwolnionych z obowiązkowego ubezpieczenia oraz urzędów lub organów odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań, dostępną na stronie internetowej [http://ec.europa.eu/internal\\_market/insurance/consumer/motor/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_fr.htm).

B – W przedmiocie pojęcia wypadku w związku z ruchem pojazdu w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166

18. Aby udzielić sądowi odsyłającemu przydatnej odpowiedzi na to pytanie, proponuję, w pierwszej kolejności, przypomnieć powody wzbudzające jego wątpliwości w kwestii znaczenia przepisów krajowych, za pomocą których dokonano transpozycji art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 i które wynikają z różnic terminologicznych poszczególnych wersji językowych tego artykułu. W drugiej kolejności, w celu ujednoczenia interpretacji wspomnianego artykułu, należy dokonać analizy językowej, systematycznej oraz celowościowej tego przepisu. Wreszcie należy wyciągnąć konsekwencje z wyników tej analizy w odniesieniu do stanu faktycznego niniejszej sprawy przedstawionego obecnie Trybunałowi.

1. Przyczyny powstania wątpliwości: niejasność terminologiczna prawodawcy Unii i różnorodność praktyk krajowych

19. Stwierdziwszy, że w niniejszej sprawie mamy do czynienia z pojazdem, pozostaje rozstrzygnąć kwestię, czy szkody, które on spowodował, nastąpiły rzeczywiście w kontekście ruchu drogowego. Trudności, z jakimi spotkał się sąd odsyłający, mają swoje źródło w rozbieżnościach językowych, jakie istnieją w przepisach Unii, na których opiera się obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdów mechanicznych.

20. Dla francuskiego czytelnika nie ulega na pierwszy rzut oka wątpliwości, że dyrektywy w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym mają na celu, co wynika już z samej ich nazwy, *ruch* pojazdów.

21. Wystarczy jednakże odnieść się do wersji angielskiej przytoczonych dyrektyw, aby stwierdzić, że niektóre wersje językowe regulują ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z *używania* lub *użytkowania* pojazdów<sup>6</sup>. To samo dotyczy wersji w języku słoweńskim.

22. Taka sama rozbieżność językowa wynika z treści art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166.

23. Francuska wersja językowa zobowiązuje każde państwo członkowskie do „podjęcia [...] wszelkich stosownych środków w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do *ruchu* pojazdów [posiadających zwyczajowe miejsce postoju] na jego terytorium”<sup>7</sup>. To samo odnosi się do wersji w językach hiszpańskim, greckim, włoskim, niderlandzkim, polskim i portugalskim.

24. Angielska wersja językowa art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 zobowiązuje z kolei państwa członkowskie do podjęcia wszelkich stosownych środków „to ensure that civil liability in respect of the *use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance*”<sup>8</sup>. Wersje bułgarska, czeska, estońska, łotewska, maltańska, słowacka, słoweńska i fińska odsyłają także do pojęcia użytkowania pojazdów.

25. Wersje językowe niemiecka, duńska, litewska, węgierska, rumuńska i szwedzka przytoczonego art. 3 ust. 1 odnoszą się natomiast do obowiązku nabycia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej *odnośnie do* pojazdów.

26. Rozbieżności te utrudniają z pewnością dokładne określenie zakresu obowiązku ubezpieczeniowego przewidzianego w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166. Z jednej strony może on być interpretowany w ten sposób, że zakłady ubezpieczeniowe mają obowiązek wypłaty odszkodowania wyłącznie w odniesieniu do wypadków, które nastąpiły w kontekście ruchu drogowego – pojęcia, które należy zresztą jeszcze

6 — W języku angielskim „the use”.

7 — Kursywa moja.

8 — Kursywa moja.

zdefiniować. Takie stanowisko zostało przedstawione przed sądem odsyłającym przez pozwaną w postępowaniu głównym zakład ubezpieczeniowy. Z drugiej strony, w szerszym znaczeniu, obowiązek ten może być interpretowany jako obejmujący wszelką szkodę związaną w jakikolwiek sposób z użytkowaniem lub działaniem pojazdu, niezależnie od tego, czy wypadek miał miejsce w kontekście ruchu drogowego.

27. W momencie transpozycji dyrektyw brak jednoznaczności w tym zakresie nie został podniesiony przez państwa członkowskie. I tak, podczas gdy wersja niemiecka art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 obejmuje obowiązek ubezpieczenia *odnośnie do* pojazdów, niemieckie i austriackie przepisy transpozycyjne odnoszą się do pojęcia użytkowania pojazdu<sup>9</sup>. Pozostałe przepisy krajowe używają zamiennie terminów „ruch” i „użytkowanie” pojazdów, jak ma to miejsce, przykładowo, w przypadku Chorwacji, Łotwy, Litwy i Portugalii.

28. Zdarza się także, iż krajowe orzecznictwo odbiega od brzmienia przepisów transpozycyjnych w celu rozszerzenia – bądźż przeciwnie – zawężenia zakresu stosowania obowiązku ubezpieczeniowego. I tak luksemburski Cour de cassation (sąd kasacyjny) orzekł, że pojazd objęty ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej pojazdów silnikowych jest ubezpieczony – o ile co innego nie zostało uzgodnione – niezależnie od miejsca, w którym się on znajduje, oraz niezależnie od tego, czy szkoda została spowodowana zdarzeniem w kontekście ruchu drogowego<sup>10</sup>. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (litewski sąd najwyższy) przyjął bardziej restrykcyjną interpretację niż ta, na którą zdawało się pozwalać prawo krajowe, stwierdzając, że właściciel pojazdu, który uczestniczył w wypadku mającym miejsce na zamkniętym terenie, nie podlega obowiązkowi ubezpieczenia<sup>11</sup>. Sądy innych państw członkowskich orzekły z kolei, że wypadki z udziałem pojazdu, które nastąpiły na terenie rolniczym lub na tak zwanym terenie „zamkniętym”, nie są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem<sup>12</sup>.

29. Ze względu na istnienie rozbieżności między różnymi wersjami językowymi dyrektywy 72/166 mogących prowadzić do takich różnorodnych interpretacji, Trybunał wielokrotnie orzekł, że „konieczność jednolitej wykładni prawa [Unii] nie pozwala w razie wątpliwości na interpretację brzmienia przepisu w oderwaniu, lecz przeciwnie, wymaga dokonywania jego wykładni w świetle wersji w pozostałych językach urzędowych [...] oraz z uwzględnieniem ogólnej systematyki i celu uregulowania, którego stanowi część”<sup>13</sup>.

30. Konieczność ta staje się tym bardziej bezwzględna, że niejednoznaczność dotyczy tutaj centralnego pojęcia w systemie stworzonym przez dyrektywę w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym, powodując, że zawarte w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 pojęcie „ruchu” albo „użytkowania”, które nie odsyła wyraźnie do prawa państw członkowskich w celu ustalenia jego znaczenia i zakresu, należy traktować jako pojęcie autonomiczne prawa Unii i w ten sposób dostarczyć autonomicznej i jednolitej wykładni w całej Unii. Wykładnia ta powinna przy tym zostać dokonana z uwzględnieniem kontekstu regulacji i celu, do którego osiągnięcia ona zmierza<sup>14</sup>. Uzależnienie objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem od indywidualnej definicji pojęcia „ruchu drogowego” lub „użytkowania”, jaką nadało poszczególne państwo członkowskie, byłoby w istocie wyraźnie sprzeczne z wolą prawodawcy.

9 — Zobacz Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (austriacką ustawę o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej pojazdów silnikowych, BGBl. nr 651/1994) oraz art. 1 Pflichtversicherungsgesetz (niemieckiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu).

10 — Wyrok nr 65/12 luksemburskiego Cour de cassation z dnia 20 grudnia 2012 r.

11 — Zobacz orzeczenie wydane w dniu 23 września 2011 r. (nr N575-1685/2011). Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (litewski najwyższy sąd administracyjny) przyjął niemniej jednak dosyć restrykcyjną koncepcję tego, co może stanowić zamknięty teren, stwierdzając w tej samej decyzji, że las, skraj lasu i fosy nie mogą być zakwalifikowane jako taki teren.

12 — Chodzi w szczególności o orzecznictwo bułgarskie, litewskie oraz brytyjskie.

13 — Wyrok z dnia 17 września 2009 r. w sprawie C-347/08 Vorarlberger Gebietskrankenkasse, Zb.Orz. s. I-8661, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo. W tym samym znaczeniu zob. wyroki z dnia 24 października 2013 r.: w sprawie C-22/12 Haasová, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo; w sprawie C-277/12 Drozdovs, pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo.

14 — Zobacz wyrok z dnia 21 lutego 2008 r. w sprawie C-426/05 Tele2 Telecommunication, Zb.Orz. s. I-685, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo.

## 2. W przedmiocie wykładni literalnej i teleologicznej dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym

31. Na wstępie chciałbym przypomnieć, że art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 należy analizować w świetle treści dodanych późniejszych dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym i dopiero w ten sposób ustalić obowiązki ciążące na państwach członkowskich, związane z nałożonym na nie wymogiem podjęcia wszelkich stosownych środków w celu zapewnienia, żeby odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów posiadających zwyczajowe miejsce postoju na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem<sup>15</sup>.

32. Już na samym początku trzeba zauważyć, że dyrektywy w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym nie zawierają definicji pojęcia „wypadku” lub „szkody” ani tego, co należy rozumieć przez „ruch” lub „użytkowanie” pojazdów.

33. Zauważam także pewną ewolucję pola leksykalnego, z którego korzystał prawodawca w miarę przyjmowania poszczególnych dyrektyw. I tak pierwsza dyrektywa w większym stopniu koncentruje się na koncepcji pojazdu usytuowanego a priori w kontekście ruchu drogowego: posługuje się ona pojęciami „pojazdu posiadającego zwyczajowe miejsce postoju”<sup>16</sup>, „ruchu pasażerskiego”, „wprowadzenia do ruchu”<sup>17</sup>. Treść kolejnych dyrektyw stopniowo oddala się od tych rozważań „skoncentrowanych na pojeździe” – jeśli można to tak określić – aby przyjąć bardziej spersonalizowane podejście i zająć się nie tym, co stanowi przedmiot ubezpieczenia, a mianowicie pojazdem, lecz poszczególnymi kategoriami osób poszkodowanych w wypadkach, których szkoda winna zostać objęta obowiązkowym ubezpieczeniem, a więc: „pasażerami innymi niż kierowca”<sup>18</sup>, „osobami, które uczestniczyły w wypadku”<sup>19</sup>, „wszystkimi pasażerami”<sup>20</sup> czy też jeszcze pieszymi, rowerzystami i innymi niezmotoryzowanymi użytkownikami dróg<sup>21</sup> oraz „osobami poszkodowanymi w następstwie wypadku”<sup>22</sup>.

34. Samo pojęcie wypadku jest definiowane w różny sposób i nie zawsze jest związane z pojęciem ruchu drogowego lub użytkowaniem pojazdu. Chodzi zarazem o „wypadek spowodowany [...] przez pojazd”<sup>23</sup>, „wypadki pojazdów mechanicznych”<sup>24</sup>, „wypadki spowodowane przez pojazdy”<sup>25</sup>, „wypadki związane z ruchem pojazdów”<sup>26</sup>, „wypadki drogowe”<sup>27</sup>, „wypadki spowodowane ruchem pojazdów”<sup>28</sup>, jak też jeszcze „wypadki, w których brały udział pojazdy”<sup>29</sup>.

35. Należy także zauważyć, że art. 8 dyrektywy 2000/26 zmienia, w części, dyrektywę Rady 73/239/EWG z dnia 24 lipca 1973 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do podejmowania i prowadzenia działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie<sup>30</sup>. Zmiana ta nie dotyczy jednakże

15 — Zobacz pkt 27 mojej opinii do wyroku z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie C-409/11 Csonka i in.

16 — Artykuł 1 pkt 4, art. 2 ust. 2, art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166.

17 — Odpowiednio motyw szósty oraz art. 6 dyrektywy 72/166.

18 — Artykuł 1 dyrektywy 90/232.

19 — Artykuł 5 dyrektywy 90/232.

20 — Motyw 15 dyrektywy 2005/14.

21 — Zobacz motyw 16 i art. 4 dyrektywy 2005/14.

22 — Artykuł 4 dyrektywy 2005/14.

23 — Artykuł 5 dyrektywy 72/166.

24 — Motyw czwarty dyrektywy 90/232.

25 — Motyw ósmy dyrektywy 90/232, art. 1 ust. 3 dyrektywy 2000/26, motywy piąty, siódmy i ósmy oraz art. 4 dyrektywy 2005/14.

26 — Motywy ósmy, jedenasty i dwudziesty dyrektywy 2000/26.

27 — Motyw czternasty dyrektywy 2000/26.

28 — Artykuł 1 ust. 1 akapit pierwszy i art. 1 ust. 2 dyrektywy 2000/26. Równoważne sformułowanie zawiera art. 1 ust. 1 akapit drugi tej samej dyrektywy.

29 — Motywy 20–23 dyrektywy 2005/14.

30 — Dz.U. L 228, s. 3.

przewidzianej w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 klasyfikacji ryzyk objętych obowiązkowym ubezpieczeniem, jaka wynika z klasy 10 załącznika A do dyrektywy 73/239 obejmującej w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lądowe pojazdy mechaniczne, „ubezpieczenie wszelkiej odpowiedzialności cywilnej z tytułu *użytkowania* pojazdów lądowych z napędem własnym (łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika)”<sup>31</sup>. Zgodnie z dyrektywą 73/239 ubezpieczone ryzyko nie wydaje się ograniczać jedynie do kontekstu ruchu drogowego.

36. Z powyższej analizy językowej nie wynika, żeby ustawodawca ustanowił nieodzowny związek, o wyłącznym charakterze, między systemem ustanowionym przez dyrektywę w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym, a wymogiem istnienia kontekstu ruchu drogowego w jego zwyczajnym znaczeniu, a mianowicie poruszania się pojazdów po drogach publicznych przeznaczonych wyłącznie do tego celu. Brak precyzji w redakcji tekstów [dyrektyw] skłania mnie do uznania, że o ile koncepcja ruchu drogowego istnieje w nich z pewnością, nie jawi się ona jednakże – jak przypominam – jako wyłączna ani przeważająca.

37. Stwierdzeniu temu nie przeczy analiza teleologiczna dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym. Zawartemu w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 wymogowi obowiązkowego ubezpieczenia towarzyszył początkowo wymóg zniesienia kontroli ubezpieczenia granicznej w każdym państwie członkowskim przed wjazdem pojazdów na ich terytorium, gdyż kontrola ta utrudnia zarówno swobodny przepływ osób, jak i towarów. Pomimo że zniesienie systematycznych kontroli zostało dokonane w momencie przyjęcia pierwszej dyrektywy, prawodawca wielokrotnie wzbogacał obszerny zestaw aktów prawnych, mając przede wszystkim na celu sprecyzowanie postępowania, jakie należy zapewnić w stosunku do osób poszkodowanych<sup>32</sup>. I tak, zgodnie z utrwalonym orzecnictwem Trybunał przypominał, że „z preambuły dyrektyw 72/166 i 84/5 wynika, że zmierzają one, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów posiadających zwyczajowe miejsce postoju na terytorium Unii, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, oraz, z drugiej strony, do zagwarantowania ofiarom *wypadków spowodowanych przez te pojazdy* podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek”<sup>33</sup>. Cel ochrony osób poszkodowanych określony od momentu przyjęcia pierwszej dyrektywy<sup>34</sup>, nie może zatem zostać uznany za drugorzędny w stosunku do celu zwiększenia swobody przepływu osób i towarów w perspektywie realizacji rynku wewnętrznego. Stosowne w tym zakresie orzecznictwo pokazuje, że

31 — Kursywa moja. Francuska wersja zbliża się tutaj do wyrażenia użytego w angielskiej („the use”) lub włoskiej („l’uso”) wersji, jeśli miałbym przytoczyć tylko te wersje językowe.

32 — Konieczne jest krótkie przypomnienie ewolucji rzeczowej ochrony osób poszkodowanych. Dyrektywa 84/5 ustanowiła zasadę obligatoryjnego pokrycia ubezpieczeniem szkód majątkowych, jak i szkód na osobie, ustaliła minimalne sumy gwarancyjne odszkodowania oraz nakazała utworzyć organ właściwy do wypłaty odszkodowania za szkody spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia (art. 1 dyrektywy 84/5), ograniczyła klauzule wyłączające zawarte w polisach ubezpieczeniowych (art. 2 dyrektywy 84/5) oraz rozszerzyła objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem na rodzinę ubezpieczonego, kierowcę lub każdą inną osobę odpowiedzialną za szkodę (art. 3 dyrektywy 84/5). Dyrektywa 90/232 rozszerzyła objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem szkód z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca (art. 1 dyrektywy 90/232) oraz ustanowiła prawo do informacji osób uczestniczących w wypadku w odniesieniu do nazwy danego zakładu ubezpieczeń (art. 5 dyrektywy 90/232). Dyrektywa 2000/26 rozwinęła następnie postanowienia szczególne stosowane do osób poszkodowanych (art. 1 dyrektywy 2000/26), takie jak prawo do bezpośredniego dochodzenia swoich roszczeń (art. 3 dyrektywy 2000/26), określenie przedstawiciela wyznaczonego do rozpatrywania i zaspokajania roszczeń powypadkowych (art. 4 dyrektywy 2000/26), stworzenie nowego organu informacyjnego (art. 5 dyrektywy 2000/26) oraz organu odszkodowawczego (art. 6 dyrektywy 2000/26). Wreszcie, dyrektywa 2005/14 umożliwiła dostosowanie minimalnych sum gwarancyjnych i ich rewizję co pięć lat, a także rozszerzenie zakresu działania organu określonego w dyrektywie 84/5 w odniesieniu do szkód majątkowych, jak i szkód na osobie (art. 2 dyrektywy 2005/14). Ponadto ograniczyła ona jeszcze bardziej klauzule wyłączające zawarte w obowiązkowym ubezpieczeniu oraz przewidziała rozszerzenie rzeczowego ubezpieczenia na szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, a także zakazała franszyzę wobec osób poszkodowanych i rozszerzyła jeszcze bardziej wspomniane prawo do informacji tych osób (art. 4 dyrektywy 2005/14).

33 — Wyrok z dnia 23 października 2012 r. w sprawie C-300/10 Marques Almeida, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo. Kursywa moja.

34 — Zobacz podobnie wyroki: z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 18; z dnia 1 grudnia 2011 r. w sprawie C-442/10 Churchill Insurance Company Limited i Evans, Zb.Orz. s. I-12639, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo. Cel ten został niedawno przypomniany (zob. ww. wyroki: w sprawie Haasová, pkt 47, 49; w sprawie Drozdovs, pkt 38, 40).



Trybunał przychyliła się w sposób oczywisty do szerokiej, swobodnej interpretacji przepisów prawnych, które mogą okazać się korzystne dla osób poszkodowanych, oraz, przeciwnie, do bardziej restrykcyjnej interpretacji przepisów mogących prowadzić do wyłączenia z obowiązku odszkodowania pewną kategorię osób<sup>35</sup>.

### 3. Zastosowanie do stanu faktycznego rozpatrywanej sprawy

38. Chciałbym zauważyć, że Trybunał w odniesieniu do wykładni pojęcia „szkody” w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 72/166 orzekł, iż w braku pełniejszego zdefiniowania przez ustawodawcę wspomnianego pojęcia, nie ma powodu, by uznać, że pewne szkody powinny być wyłączone z obowiązku ubezpieczenia oraz że żaden element wynikający z trzech pierwszych dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym nie pozwala wywnioskować, iż zawężając pojęcie „szkody”, prawodawca pragnął ograniczyć ochronę przyznaną przez rzeczony dyrektywy<sup>36</sup>.

39. Jestem przekonany, że podobne rozumowanie może być utrzymane w niniejszej sprawie.

40. Należy w istocie stwierdzić, że pojęcie „ruchu pojazdów” jest użyte w tekście art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 jedynie w siedmiu wersjach językowych na dwadzieścia dwie możliwe. Ponadto słownictwo użyte przez prawodawcę Unii w dyrektywach w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym nie wydaje się być ściśle ograniczone do wypadków drogowych. Wreszcie prawodawca ten wielokrotnie wzmacniał ochronę przyznaną osobom poszkodowanym w wypadkach.

41. W tych okolicznościach przyjęcie szerokiego rozumienia pojęcia „użytkowania pojazdów”, a mianowicie takiego, które zbliżałoby się do terminu użytego w większości wersji językowych, nie może być uznane za zniekształcenie intencji prawodawcy i jawi się zresztą jako zgodne z przypomnianym wyżej orzecznictwem Trybunału. Nie podzielam w tym względzie wątpliwości wyrażonych przez rząd irlandzki w związku z zasadą bezpieczeństwa prawnego i przewidywalności prawa oraz przypomnam, że zawarta w dyrektywie 72/166 klasyfikacja ryzyka objętego odpowiedzialnością cywilną, odsyła do pojęcia „korzystania z pojazdu”, a nie jedynie do pojęcia „ruchu drogowego”<sup>37</sup>.

42. I tak zawarte w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 obowiązkowe ubezpieczenie powinno obejmować w ramach wymienionych dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym i warunków przez nie ustanowionych, szkody spowodowane przez pojazd w trakcie jego użytkowania w zakresie, w jakim jest ono zgodne z naturalną funkcją pojazdu. Wszystkie wypadki w kontekście ruchu drogowego są tym bardziej objęte obowiązkowym ubezpieczeniem.

43. Okoliczność, że wypadek, w którym D. Vnuk był osobą poszkodowaną, nastąpił na terenie prywatnym, nie wydaje się decydująca. Po pierwsze, manewr miał miejsce na podwórzu gospodarstwa rolnego, o którym domniemywa się, iż jest przejezdne, a zatem w miejscu, w którym jednostki narażone są na ryzyko związane z użytkowaniem pojazdów. Po drugie, cel ochrony osób poszkodowanych, słusznie uznanych przez prawodawcę Unii za „słabą stronę”<sup>38</sup>, oraz ich porównywalnego traktowania byłby zagrożony, jeśli ich szkoda nie mogłaby zostać objęta obowiązkowym ubezpieczeniem ze względu na okoliczność, iż pojazd, który spowodował wypadek, był użytkowany poza drogą publiczną. Moim zdaniem, jeśli należy przyjąć szerokie rozumienie pojęcia „ruchu” w znaczeniu „użytkowania” pojazdu, należy zatem także przyjąć, że nie tylko wypadki, które miały miejsce na drodze publicznej, są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem. Po trzecie, takie

35 — Zobacz m.in. wyroki: z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711; z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05 Farrell, Zb.Orz. s. I-3067; a także ww. wyroki: w sprawie Haasová; w sprawie Drozdovs, zwłaszcza pkt 45.

36 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Haasová, pkt 53, 54.

37 — Zobacz pkt 36 niniejszej opinii.

38 — Zobacz art. 4 dyrektywy 2005/14.

podejście realizuje także inny zamierzony cel, określony między innymi w dyrektywie 72/166, mianowicie swobody przepływu osób i towarów, ponieważ obowiązkowe ubezpieczenie obejmowałoby wszystkie sytuacje użytkowania pojazdu – z uwzględnieniem ograniczeń przedstawionych w poprzednim punkcie – i to bez względu na status prawny bądź kwalifikację terenu, na którym nastąpił wypadek.

44. Wreszcie, ponieważ wypadek, w którym D. Vnuk był osobą poszkodowaną, został spowodowany cofnięciem się z wykorzystaniem biegu wstecznego pojazdu, to użytkowanie pojazdu jest w niniejszej sprawie zdarzeniem powodującym powstanie obowiązku bez potrzeby – dla celów rozwiązania zawisłego sporu w postępowaniu przed sądem krajowym – analizowania kwestii ewentualnych konsekwencji użytkowania pojazdu jako maszyny roboczej w odniesieniu do zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia.

45. W konsekwencji proponuję, aby Trybunał odpowiedział sądowi odsyłającemu, że art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166, analizowany w świetle autonomicznego charakteru pojęcia ruchu pojazdów, taki jak wynika także z późniejszych dyrektyw w sprawie ubezpieczenia w ruchu drogowym, należy interpretować w ten sposób, że manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wjazdu z przyczepą do pomieszczenia gospodarczego powinien zostać uznany za wchodzący w zakres rzeczowego pojęcia.

#### IV – Wnioski

46. W świetle powyższych rozważań sugeruję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytania zadane przez Vrhovno sodišče:

Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, analizowany w świetle autonomicznego charakteru pojęcia ruchu pojazdów, taki jak wynika z 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 [mechanicznych] (Dz.U. L 8, s. 17), z trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33), z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE 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, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczenia samochodów) (Dz.U. L 181, s. 65), a także z dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 149, s. 14), należy interpretować w ten sposób, że manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wjazdu z przyczepą do pomieszczenia gospodarczego powinien zostać uznany za wchodzący w zakres rzeczowego pojęcia.