Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 4 września 2014 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych — Dyrektywa 72/166/EWG — Artykuł 3 ust. 1 — Pojęcie „ruchu pojazdów" — Wypadek spowodowany w podwórzu gospodarstwa rolnego przez traktor z przyczepą

W sprawie C-162/13

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Vrhovno sodišče (Słowenia) postanowieniem z dnia 11 marca 2013 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 29 marca 2013 r., w postępowaniu:

Damijan Vnuk

przeciwko

Zavarovalnica Triglav d.d.,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: M. Ilešič, prezes izby, C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader i E. Jarašiūnas (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego, J. Kemper oraz J. Möllera, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Irlandii przez A. Joyce'a, E. Creedon oraz L. Williams, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez C. Tolanda, BL,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez B. Rous Demiri oraz K.P. Wojcik, działające w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 26 lutego 2014 r.,

* Język postępowania: słoweński.

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu toczącego się między D. Vnukiem a Zavarovalnica Triglav d.d. (zwaną dalej „Zavarovalnicą Triglav") w przedmiocie zapłaty odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (zwanego dalej „obowiązkowym ubezpieczeniem").

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy od piątego do siódmego pierwszej dyrektywy stanowią:

„pożądane jest, żeby […] zostały przyjęte środki celem zliberalizowania w większym stopniu zasad odnoszących się do przepływu osób i pojazdów mechanicznych podróżujących między państwami członkowskimi […];

takie złagodzenie przepisów odnoszących się do przepływu podróżnych stanowi nowy krok na drodze do wzajemnego otwarcia się rynków państw członkowskich oraz tworzenia warunków podobnych do warunków rynku wewnętrznego;

zniesienie kontroli zielonej karty dla samochodów normalnie przebywających w państwie członkowskim i wjeżdżających na terytorium drugiego państwa członkowskiego może zostać zrealizowan[e] […];".

4 Artykuł 1 pierwszej dyrektywy ma następujące brzmienie:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

1. „»pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, niejeżdżący po szynach, oraz każd[ą] przyczep[ę] zespolon[ą] lub nie".

[…]".

5 Zgodnie z brzmieniem art. 3 ust. 1 tej dyrektywy:

„Z zastrzeżeniem zastosowania art. 4, każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków".

6 Artykuł 4 rzeczonej dyrektywy przewiduje:

„Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów art. 3 w stosunku do:

[…]

b) niektór[ych] rodzaj[ów] pojazdów lub niektór[ych] pojazd[ów] posiadają[cych] specjalną tablicę; lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostanie sporządzona przez dane państwo i przekazana innym państwom członkowskim i Komisji [Europejskiej].

[…]”.

7 Artykuł 1ust. 1 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. L 8, s. 17, zwanej dalej „drugą dyrektywą”) stanowi:

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

8 Ustęp 2 tego artykułu ustalił minimalne kwoty, jakie ma zagwarantować to ubezpieczenie obowiązkowe. Kwoty te zostały zrewaloryzowane 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), która wprowadziła też do drugiej dyrektywy przepis mający na celu zapewnienie regularnej rewizji tych kwot z uwzględnieniem Europejskiego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych (EICP).

9 Na podstawie art. 1 ust. 4 akapit pierwszy drugiej dyrektywy „[k]ażde państwo członkowskie utworzy lub upoważni instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia”. Akapit czwarty tego przepisu przewidywał ponadto, że „[p]aństwa członkowskie mogą ograniczyć lub wyłączyć obowiązek wypłaty odszkodowania przez tę instytucję w przypadku szkód majątkowych spowodowanych przez nieustalony pojazd”. Możliwość ta została jednak następnie wyłączona dyrektywą 2005/14, „jeżeli instytucja ta wypłaciła odszkodowanie za znaczącą szkodę na osobie poszkodowanemu w tym samym wypadku, w którym nieustalony pojazd spowodował także szkodę majątkową”.

10 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy stanowi:

„Każde państwo członkowskie podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że każdy przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej wydanej zgodnie z art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], które wyłącza z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

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

lub

— osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu;

lub

— osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu,

będzie, dla celów art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku.

[…]”.

11 Zgodnie z art. 3 drugiej dyrektywy:

„Członkowie rodziny ubezpieczającego lub kierowcy, lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 1 ust. 1, nie mogą być wyłączeni, ze względu na ten związek pokrewieństwa lub powinowactwa, z możliwości skorzystania z ubezpieczenia osobowego”.

12 Artykuł 1 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), zmienionej dyrektywą 2005/14 (zwanej dalej „trzecią dyrektywą”), stanowi:

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

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wszelkie przepisy prawne lub klauzule umowne zawarte w umowie ubezpieczeniowej, które wyłączają pasażera z ochrony ubezpieczeniowej na tej podstawie, że wiedział on lub powinien był wiedzieć, że kierowca pojazdu w chwili wypadku znajdował się pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego, zostały uznane za bezskuteczne w odniesieniu do roszczeń takiego pasażera.

[…]”.

13 Artykuł 1a trzeciej dyrektywy stanowi:

„Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], obejmuje szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym […]”.

14 Zgodnie z art. 4c owej dyrektywy:

„Zakłady ubezpieczeń nie mogą powoływać się na franszyzę wobec poszkodowanego w wypadku w zakresie ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy]”.

15 Dyrektywa 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 ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. L 181, s. 65), przewiduje w art. 3, zatytułowanym „Bezpośrednie prawo pozwania” [„Prawo do wytoczenia powództwa bezpośredniego”]:

„Każde państwo członkowskie zapewnia, że stronom pokrzywdzonym […] przysługuje bezpośrednie prawo pozwania zakładu ubezpieczeń ubezpieczającego [prawo do wytoczenia powództwa bezpośredniego przeciwko zakładowi ubezpieczeń ubezpieczającemu] osobę odpowiedzialną w zakresie odpowiedzialności cywilnej”.

16 Ponadto art. 1 pierwszej dyrektywy 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 (Dz.U. L 228, s. 3), zmienionej dyrektywą Rady 84/641/EWG z dnia 10 grudnia 1984 r. (Dz.U. L 339, s. 21), ma następujące brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa dotyczy podejmowania i prowadzenia samodzielnej działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich […], wykonywanej przez zakłady ubezpieczeń mające lub zamierzające założyć swoją siedzibę w państwach członkowskich.

[…]

3. Podział ubezpieczeń na grupy określone w niniejszym artykule przedstawiono w załączniku”.

17 Załącznik do tej dyrektywy uściśla:

„A. Klasyfikacja ryzyk według grup ubezpieczeń […]

10. *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych* Ubezpieczenie wszelkiej odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym (łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika). […]”.

Prawo słoweńskie

18 Artykuł 15 Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ustawy o obowiązkowych ubezpieczeniach w ruchu drogowym, zwanej dalej „ZOZP”) przewiduje:

„Właściciel pojazdu zawiera umowę ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu szkód wyrządzonych osobom trzecim w wyniku użytkowania pojazdów mechanicznych: w przypadku śmierci, szkód na osobie, problemów zdrowotnych, utraty lub zniszczenia mienia […], z wyłączeniem odpowiedzialności za szkody na mieniu, które zostało dopuszczone do transportu. […]”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

19 Z postanowienia odsyłającego wynika, że w dniu 13 sierpnia 2007 r., w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym, traktor ciągnący przyczepę, poruszając się na wstecznym biegu w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu umieszczenia przyczepy w tym pomieszczeniu, uderzył w drabinę, na której znajdował się D. Vnuk, powodując jego upadek. Damijan Vnuk wniósł następnie pozew przeciwko Zavarovalnicy Triglav, towarzystwu ubezpieczeniowemu, z którym właściciel traktora zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia, o zapłatę kwoty 15 944,10 EUR tytułem odszkodowania za szkodę niemajątkową, powiększonej o odsetki za zwłokę.

20 Sąd pierwszej instancji oddalił to żądanie. Sąd drugiej instancji oddalił apelację wniesioną od wyroku przez D. Vnuka, podkreślając, że ubezpieczeniem wynikającym z obowiązkowej polisy z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych objęte są szkody spowodowane wykorzystaniem traktora jako środka transportu, a nie szkody wynikające z wykorzystania traktora jako maszyny roboczej lub maszyny ciągnikowej.

21 Sąd odsyłający zezwolił D. Vnukowi na wniesienie skargi rewizyjnej na to ostatnie orzeczenie w odniesieniu do kwestii użytkowania traktora jako „pojazdu” w rozumieniu art. 15 ZOZP.

22 Przed sądem odsyłającym D. Vnuk podnosi, że pojęcie „użytkowania pojazdu w ruchu" nie może być ograniczone do ruchu na drogach publicznych, że ponadto w chwili zajścia zdarzenia wywołującego szkodę całość złożona z traktora i jego przyczepy stanowiła pojazd w ruchu oraz że chodziło o koniec przejazdu. Zavarovalnica Triglav podnosi natomiast, że postępowanie główne dotyczy użytkowania traktora nie jako pojazdu przeznaczonego do ruchu, lecz w ramach robót przed pomieszczeniem gospodarczym.

23 Sąd odsyłający zauważa, że ZOZP nie definiuje pojęcia „użytkowania pojazdów", lecz że luka ta została wypełniona w orzecznictwie. Wskazuje on w tym względzie, że główny cel obowiązkowego ubezpieczenia na podstawie ZOZP polega na wspólnym ponoszeniu ryzyka i na konieczności zadbania o potrzeby poszkodowanych i pasażerów w publicznym ruchu drogowym. Według sądu odsyłającego, zgodnie z orzecznictwem słoweńskim, w celu ustalenia, czy dana szkoda jest bądź nie jest objęta obowiązkowym ubezpieczeniem, nie jest rozstrzygające, czy powstała ona na drodze publicznej. Obowiązkowe ubezpieczenie nie obejmuje natomiast sytuacji, w której pojazd jest używany jako maszyna robocza, na przykład na powierzchni rolnej, ponieważ w takim wypadku nie chodzi o ruch drogowy.

24 Sąd odsyłający stwierdza, że różne dyrektywy dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych – czyli dyrektywy od pierwszej do trzeciej, czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych oraz dyrektywa 2005/14 (zwane dalej łącznie „dyrektywami dotyczącymi obowiązkowego ubezpieczenia") – odnoszą się do „ruchu", „ruchu drogowego", czy też do „użytkowników drogi", ale nie wyjaśniają, co można uważać za ruch pojazdów i jakie kryterium jest rozstrzygające w tym względzie. Możliwe jest zatem uznanie, że obowiązkowe ubezpieczenie obejmuje szkody spowodowane przez pojazd w ruchu drogowym wyłącznie wtedy, gdy obejmuje jakąkolwiek szkodę, która jest powiązana z użytkowaniem lub działaniem pojazdu, niezależnie od faktu, czy jest możliwe określenie tej sytuacji w kontekście ruchu drogowego.

25 W tych okolicznościach Vrhovno sodišče (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pojęcie »ruchu pojazdów« w rozumieniu art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] 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?".

W przedmiocie wniosków o otwarcie ustnego etapu postępowania na nowo

26 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 28 marca 2014 r. Irlandia wniosła do Trybunału o zarządzenie otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo, na podstawie art. 83 regulaminu postępowania przed Trybunałem. Na poparcie swojego wniosku owo państwo członkowskie powołuje się na konieczność – w wypadku przychylenia się przez Trybunał do opinii przedstawionej przez rzecznika generalnego – ograniczenia w czasie skutków wyroku, jaki zostanie wydany, a w konsekwencji konieczność otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo, aby mogło ono przedstawić argumenty na poparcie wniosku o ograniczenie skutków wyroku w czasie.

27 Pismami, które wpłynęły do sekretariatu Trybunału, odpowiednio, w dniach 15 i 21 maja 2014 r., rządy Zjednoczonego Królestwa i niemiecki również wniosły o zarządzenie otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo na podstawie wskazanego art. 83. Na poparcie swojego wniosku rząd Zjednoczonego Królestwa podnosi, że opinia przedstawiona przez rzecznika generalnego zawiera liczne błędy, co do których pragnąłby on wnieść uwagi. Rząd niemiecki podnosi z kolei, że powyższa opinia

porusza argument, który nie był przedmiotem dyskusji między stronami, a mianowicie istnienie w pierwszej dyrektywie ewentualnej luki, którą należy wypełnić, oraz że Trybunał nie dysponuje informacjami wystarczającymi do rozstrzygnięcia sprawy.

28 Stosownie do art. 83 regulaminu postępowania Trybunał może, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, postanowić o otwarciu ustnego etapu postępowania na nowo, w szczególności jeśli uzna, że okoliczności zawisłej przed nim sprawy nie są wystarczająco wyjaśnione, lub jeśli po zamknięciu ustnego etapu postępowania strona przedstawiła nowy fakt mogący mieć decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia Trybunału, lub też jeśli sprawa ma zostać rozstrzygnięta na podstawie argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji między stronami lub podmiotami określonymi w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

29 W niniejszej sprawie Trybunał, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, uznaje, że dysponuje informacjami niezbędnymi, by udzielić odpowiedzi na pytanie prejudycjalne sądu odsyłającego, oraz że nie należy analizować sprawy w kontekście nowego faktu mogącego mieć decydujące znaczenie dla jego rozstrzygnięcia lub też argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji przed nim.

30 Ponadto w odniesieniu do krytyki opinii rzecznika generalnego należy, po pierwsze, przypomnieć, że statut Trybunału oraz jego regulamin postępowania nie dają zainteresowanym stronom możliwości przedkładania uwag w odpowiedzi na opinię przedstawioną przez rzecznika generalnego (postanowienie Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, pkt 2; wyrok Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, pkt 29).

31 Po drugie, zgodnie z art. 252 akapit drugi TFUE zadaniem rzecznika generalnego jest publiczne przedstawianie, przy zachowaniu całkowitej bezstronności i niezależności, uzasadnionych opinii w sprawach, które zgodnie ze statutem Trybunału wymagają jego zaangażowania. W tym względzie Trybunał nie jest związany ani opinią rzecznika generalnego, ani jej uzasadnieniem. W konsekwencji okoliczność, że jedna z zainteresowanych stron nie zgadza się z opinią rzecznika generalnego, bez względu na to, jakie kwestie poruszono w tej opinii, nie może sama w sobie stanowić uzasadnienia dla otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo (wyroki: Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, pkt 26; E.ON Energie/Komisja, C-89/11 P, EU:C:2012:738, pkt 62; Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, pkt 30).

32 W konsekwencji należy odrzucić wnioski rządu niemieckiego, Irlandii i rządu Zjednoczonego Królestwa o otwarcie ustnego etapu postępowania na nowo.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

33 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zasadniczo dąży do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „ruchu pojazdów" obejmuje okoliczności takie jak w postępowaniu głównym, czyli manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, do pomieszczenia gospodarczego.

34 Rząd niemiecki i Irlandia twierdzą, że obowiązek ubezpieczenia przewidziany w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy dotyczy jedynie kontekstu ruchu drogowego, a zatem nie ma on zastosowania do okoliczności takich jak w sprawie głównej.

35 Natomiast Komisja jest zdania, że przepis ten ma zastosowanie do użytkowania pojazdów czy to jako środków transportu, czy maszyn, w każdej przestrzeni, publicznej i prywatnej, gdzie mogą wystąpić ryzyka związane z użytkowaniem pojazdów, niezależnie od tego, czy pojazdy te są w ruchu.

36 Zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, z zastrzeżeniem zastosowania jej art. 4, każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem.

37 Pojęcie pojazdu jest sprecyzowane w art. 1 pkt 1 rzeczonej dyrektywy, na podstawie którego „pojazd" w rozumieniu tej dyrektywy oznacza „każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, niejeżdżący po szynach, oraz każd[ą] przyczep[ę] zespolon[ą] lub nie".

38 Należy uznać, że traktor z przyczepą odpowiada tej definicji. W tym względzie należy stwierdzić, że owa definicja jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu. Zatem fakt, iż traktor, ewentualnie wyposażony w przyczepę, w pewnych okolicznościach może być używany jako maszyna rolnicza, nie ma wpływu na stwierdzenie, że taki pojazd odpowiada pojęciu „pojazdu" znajdującemu się w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy.

39 Nie musi jednak z tego wynikać, że traktor z przyczepą jest objęty obowiązkiem ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przewidzianym w art. 3 ust. 1 rzeczonej dyrektywy. Po pierwsze bowiem, zgodnie z tym przepisem konieczne jest, aby pojazd ten normalnie przebywał na terytorium państwa członkowskiego, a spełnienie tego warunku nie jest przedmiotem sporu głównego. Po drugie, na podstawie art. 4 lit. b) owej dyrektywy każde państwo członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów jej art. 3 w odniesieniu do niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalną tablicę, których lista zostanie sporządzona przez dane państwo i przekazana innym państwom członkowskim i Komisji.

40 Wynika z tego, że traktor z przyczepą jest objęty obowiązkiem przewidzianym w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, jeżeli normalnie przebywa on na terytorium państwa członkowskiego, które nie wyłączyło tego rodzaju pojazdu z zakresu stosowania omawianego przepisu.

41 Co do kwestii, czy manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, do pomieszczenia gospodarczego należy uważać za wchodzący w zakres pojęcia „ruchu pojazdów", którego dotyczy ów przepis, należy przede wszystkim stwierdzić, że pojęcie to nie może być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego.

42 Ani art. 1 pierwszej dyrektywy, ani jej art. 3 ust. 1, ani żaden inny przepis tej dyrektywy lub innych dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie odsyłają bowiem do prawa państw członkowskich w odniesieniu do tego pojęcia. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału zarówno względy jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasada równości wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich dla określenia jego znaczenia i zakresu, należy zwykle nadać w całej Unii Europejskiej autonomiczną i jednolitą wykładnię, którą należy ustalić, uwzględniając nie tylko jego brzmienie, ale także kontekst i cel danego uregulowania (zob. podobnie wyrok Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, pkt 19, 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

43 W pierwszej kolejności, w odniesieniu do terminów użytych w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, z analizy porównawczej różnych wersji językowych tego przepisu wynika, że wykazuje on rozbieżności, jeśli chodzi o rodzaj sytuacji objętej przewidzianym przez nią obowiązkiem ubezpieczenia, które to rozbieżności można zresztą odnaleźć w samym tytule dyrektywy, w szczególności w jej wersjach w językach angielskim i francuskim.

44 W języku francuskim, podobnie jak w językach hiszpańskim, greckim, włoskim, niderlandzkim, polskim i portugalskim, rzeczony art. 3 ust. 1 odwołuje się mianowicie do obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do „ruchu" pojazdów, co pozwala rozumieć, iż ów obowiązek ubezpieczenia dotyczy tylko wypadków spowodowanych w ruchu drogowym, jak podnoszą rząd niemiecki i Irlandia.

45 Natomiast wersje tego samego przepisu w języku angielskim, a także w językach bułgarskim, czeskim, estońskim, łotewskim, maltańskim, słowackim, słoweńskim i fińskim odsyłają do pojęcia „użytkowania" pojazdów, bez dalszego sprecyzowania, podczas gdy wersje w językach duńskim, niemieckim, litewskim, węgierskim, rumuńskim i szwedzkim w sposób bardziej ogólny odwołują się do obowiązku zawarcia ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdów i w ten sposób wydają się nakładać obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikający z użytkowania lub działania pojazdu, niezależnie od faktu, czy to użytkowanie lub działanie ma miejsce w kontekście ruchu drogowego.

46 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie można przyjąć czysto dosłownej wykładni jednej lub więcej niż jednej wersji językowych wielojęzycznego tekstu prawa Unii, z wyłączeniem innych wersji, a jednolite stosowanie przepisów prawa Unii wymaga interpretowania ich w szczególności w świetle wersji przyjętych we wszystkich językach (zob. podobnie wyroki: Jany i in., C-268/99, EU:C:2001:616, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo; a także Komisja/Hiszpania, C-189/11, EU:C:2013:587, pkt 56 i przytoczone tam orzecznictwo). W przypadku różnicy między wersjami językowymi tekstu Unii dany przepis należy interpretować z uwzględnieniem ogólnej systematyki i celu uregulowania, którego stanowi on część (zob. podobnie wyroki: ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, pkt 48; a także Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 39).

47 W drugiej kolejności należy zatem nawiązać do ogólnej systematyki i celu uregulowania prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia, do którego należy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.

48 W tym względzie należy zauważyć, że żadna z dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie zawiera definicji pojęcia „wypadku" lub „szkody" ani tego, co należy rozumieć przez „ruch" lub „użytkowanie pojazdów" w rozumieniu owych dyrektyw.

49 Jednakże pojęcia te należy rozumieć w świetle podwójnego celu ochrony ofiar wypadków spowodowanych przez pojazd mechaniczny i zliberalizowania zasad odnoszących się do przepływu osób i towarów w perspektywie realizacji rynku wewnętrznego, który to cel przewidują te dyrektywy.

50 Pierwsza dyrektywa należy bowiem do szeregu dyrektyw, które stopniowo precyzowały obowiązki państw członkowskich w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów. Jak wielokrotnie orzekał Trybunał, z motywów dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, iż zmierzają one do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, oraz wielokrotnie orzekał, iż zmierzają one także do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek (zob. w szczególności podobnie wyroki: Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, pkt 13; a także Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

51 Wprawdzie bowiem w szczególności z motywów od piątego do siódmego pierwszej dyrektywy wynika, że miała ona na celu zliberalizowanie zasad odnoszących się do przepływu osób i pojazdów mechanicznych podróżujących między państwami członkowskimi w perspektywie realizacji rynku wewnętrznego, poprzez zniesienie kontroli zielonej karty dokonywanych na granicach państw członkowskich, to jednak dyrektywa ta służyła również celowi ochrony ofiar (zob. podobnie wyrok Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, pkt 18).

52 Ponadto rozwój przepisów prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia wskazuje, że ów cel ochrony ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy był stale wspierany przez prawodawcę Unii.

53 Wynika to w szczególności przede wszystkim z art. 1–3 drugiej dyrektywy. Jej art. 1 nałożył wymóg, aby ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, pokrywało zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie. Zobowiązał również państwa członkowskie do utworzenia instytucji mających za zadanie wypłacanie odszkodowań za szkody spowodowane przez pojazd niezidentyfikowany lub taki, w stosunku do którego nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia, oraz ustanowił minimalne kwoty gwarancyjne. Artykuł 2 tej dyrektywy ograniczył zakres niektórych wyłączających przepisów prawnych lub postanowień umownych, jeśli chodzi o roszczenia osób trzecich poszkodowanych w wyniku użytkowania lub prowadzenia pojazdu ubezpieczonego przez określone osoby. Artykuł 3 rzeczonej dyrektywy rozszerzył korzystanie z ubezpieczenia na szkody na osobie na członków rodziny ubezpieczającego lub kierowcy, lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność za szkodę.

54 Następnie trzecia dyrektywa w art. 1 rozszerzyła w szczególności objęcie ubezpieczeniem od odpowiedzialności z tytułu szkód na osobie na wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, a czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych między innymi w art. 3 wprowadziła prawo osób poszkodowanych do wytoczenia powództwa bezpośredniego przeciwko zakładowi ubezpieczeń ubezpieczającemu osobę odpowiedzialną w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

55 Wreszcie dyrektywa 2005/14, poprzez art. 2 i 4, zmieniające, odpowiednio, dyrektywy drugą i trzecią, dostosowała między innymi minimalne kwoty gwarancyjne i przewidziała ich regularną rewizję oraz rozszerzyła zakres dokonywania wypłat przez instytucje ustanowione drugą dyrektywą, a także objęcie ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, szkód na osobie oraz szkód majątkowych wyrządzonych pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg. Wprowadziła ona także nowe ograniczenie możliwości stosowania niektórych postanowień wyłączających objęcie ubezpieczeniem i zakazała powoływania się na franszyzę wobec poszkodowanego w wypadku w zakresie ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.

56 W świetle powyższych informacji, a w szczególności celu ochrony, jakiemu służą dyrektywy od pierwszej do trzeciej, nie można uznać, że prawodawca Unii zamierzał wyłączyć z ochrony przyznanej przez owe dyrektywy poszkodowanych w wypadku spowodowanym przez pojazd podczas jego użytkowania, w sytuacji gdy użytkowanie to jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu.

57 W tym względzie należy ponadto podkreślić, że zgodnie z częścią A załącznika do dyrektywy 73/239, zmienionej dyrektywą 84/641, grupa ubezpieczeń bezpośrednich dotycząca „odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych" obejmuje „[u]bezpieczenie wszelkiej odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym (łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika)".

58 W niniejszej sprawie należy, po pierwsze, stwierdzić, jak wynika z informacji opublikowanych przez Komisję, że na podstawie art. 4 lit. b) pierwszej dyrektywy Republika Słowenii nie wyłączyła żadnego rodzaju pojazdu z zakresu stosowania art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. Po drugie, według informacji przedstawionych przez sąd odsyłający wypadek, który doprowadził do sporu głównego, został spowodowany przez pojazd poruszający się na wstecznym biegu w celu znalezienia się w danym miejscu, a zatem wydaje się, że został spowodowany użytkowaniem pojazdu, które było zgodne z jego normalną funkcją, co jednak powinien zbadać sąd odsyłający.

59 W tych okolicznościach, przy uwzględnieniu powyższych rozważań, na przedstawione pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć, iż art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów" obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Rzeczone pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr

traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego.

W przedmiocie kosztów

60 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów" obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Rzeczone pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego.

Podpisy