



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
JEANA RICHARDA DE LA TOURA
przedstawiona w dniu 15 grudnia 2022 r.¹

Sprawa C-618/21

AR,
BF,
ZN,
NK sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD sp. z o.o.
przeciwko
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Polska)]

Odesłanie prejudycjalne – Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 3 – Odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów – Obowiązek ubezpieczenia pojazdów – Artykuł 18 – Roszczenie bezpośrednie – Zakres – Określenie kwoty odszkodowania – Koszty hipotetyczne – Możliwość uzależnienia zapłaty odszkodowania od spełnienia określonych przesłanek – Sprzedaż pojazdu

I. Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 18 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności² w związku z art. 3 owej dyrektywy.

¹ Język oryginału: francuski.

² Dz.U. 2009, L 263, s. 11.

2. Wniosek ów został złożony w ramach sporów pomiędzy sześcioma właścicielami pojazdów a ubezpieczycielami odpowiedzialności cywilnej osób odpowiedzialnych za szkody wyrządzone w pojazdach tych właścicieli.

3. Niniejsza sprawa daje Trybunałowi możliwość określenia po raz pierwszy zakresu bezpośredniego roszczenia przysługującego poszkodowanemu, który domaga się od zakładu ubezpieczeń odszkodowania za ogół szkód wyrządzonych przez pojazd mechaniczny.

4. W niniejszej opinii wyjaśnię, dlaczego uważam, że prawo Unii nie stoi na przeszkodzie temu, aby świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń miało charakter wyłącznie pieniężny, i że skuteczność dyrektywy 2009/103 zostałaby podważona, gdyby przysługujące poszkodowanemu bezpośrednie roszczenie miało zostać ograniczone lub wyłączone z powodu braku rzeczywistej naprawy uszkodzonego pojazdu.

II. Ramy prawne

A. Dyrektywa 2009/103

5. Motyw 30 dyrektywy 2009/103 stanowi:

„(30) Prawo powołania się na umowę ubezpieczenia i wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio wobec zakładu ubezpieczeń ma wielkie znaczenie dla ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych. W celu ułatwienia skutecznej i szybkiej likwidacji szkody oraz uniknięcia w takim stopniu, w jakim to możliwe, kosztownych postępowań sądowych prawo do bezpośredniego pozwania zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej powinno zostać rozszerzone na poszkodowanych we wszystkich wypadkach drogowych”.

6. Artykuł 3 tej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązek ubezpieczenia pojazdów”, przewiduje:

„Z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywiln[ej] odnosząc[ej] się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium.

Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym.

Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki, aby zapewnić objęcie umową ubezpieczenia również:

- a) szkód wyrządzonych na terytorium innych państw członkowskich zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach;
- b) szkód poniesionych przez obywateli państw członkowskich podczas bezpośredniej podróży między dwoma terytoriami, na których obowiązuje traktat, jeśli nie ma krajowego biura ubezpieczeniowego dla terytorium, przez które następuje przejazd; w tym przypadku szkody są pokrywane zgodnie z wewnętrznymi przepisami o obowiązku ubezpieczenia obowiązującymi w państwie członkowskim, na którego terytorium pojazd przebywa normalnie.

Ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie”.

7. Zgodnie z art. 18 rzeczonyj dyrektywy, zatytułowanym „Roszczenie bezpośrednie”:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby poszkodowanemu w wypadku spowodowanym przez pojazd objęty ubezpieczeniem, o którym mowa określonym w art. 3, przysługiwało bezpośrednie roszczenie wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej”.

B. Prawo polskie

8. Artykuł 363 § 1 kodeksu cywilnego stanowi:

„Naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu”.

9. Artykuł 822 §§ 1 i 4 kodeksu cywilnego przewiduje:

„1. Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

[...]

4. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela”.

III. Okoliczności faktyczne sporów w postępowaniu głównym i pytania prejudycjalne

10. Sześć spraw toczy się przed Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie (Polska). Pięć z nich dotyczy odmowy przez będące pozwanymi w postępowaniu głównym zakłady ubezpieczeń chroniące w zakresie odpowiedzialności cywilnej osobę odpowiedzialną za wypadek drogowy powodujący szkody w pojazdach, zapłaty poszkodowanym, będącym powodami w postępowaniu głównym, którzy skorzystali z bezpośredniego roszczenia na podstawie art. 18 dyrektywy 2009/103, kosztów naprawy tych pojazdów, których nie ponieśli. Koszty te są określane przez sąd odsyłający jako „hipotetyczne koszty naprawy”.

11. Szósty spór odróżnia się od poprzednich jedynie tym, że szkoda wynika z opadnięcia bramy garażowej, co zniszczyło pojazd powoda w postępowaniu głównym.

12. Spory te wynikają z faktu, że poszkodowani dochodzą odszkodowania finansowego za szkodę wyrządzoną w ich pojazdach na podstawie wysokiego kosztorysu naprawy (części i robocizny), a nie na podstawie dokumentów potwierdzających poniesione przez nich koszty naprawy, czyli koszty rzeczywiście poniesione. Zakłady ubezpieczeń podnoszą jednak, że odszkodowanie to nie może przekraczać wysokości rzeczywiście poniesionej szkody, obliczonej według tak zwanej

„metody dyferencyjnej”. Musi ona odpowiadać różnicy między wartością, jaką miałby uszkodzony pojazd, gdyby nie doszło do wypadku, a aktualną wartością pojazdu w stanie uszkodzonym lub naprawionym, choćby częściowo.

13. Sąd odsyłający wyjaśnia, że w prawie krajowym naprawienie szkody ma na celu przywrócenie majątku poszkodowanego do takiej wartości, jaką miałby, gdyby szkoda nie zaistniała, jednocześnie nie pozwalając mu na wzbogacenie się.

14. Niemniej zgodnie z polskim orzecznictwem sądy przyznają odszkodowanie za szkody wyrządzone w pojazdach do wysokości hipotetycznych kosztów naprawy, których wysokość znacznie przewyższałaby wysokość szkody w majątku poszkodowanego ustaloną metodą dyferencyjną. Podobnie jest w przypadku sprzedaży uszkodzonego pojazdu, którego poszkodowani nigdy nie będą w stanie naprawić w przyszłości.

15. Według sądu odsyłającego to orzecznictwo, budzące kontrowersje, ponieważ w niektórych przypadkach umożliwia wzbogacenie się poszkodowanego, mogłoby być uzasadnione szczególną ochroną poszkodowanych w wypadkach drogowych wynikającą z prawa Unii. Sąd ów uważa zatem za konieczne wyjaśnienie zakresu uprawnień poszkodowanego wynikających z roszczenia, którego może on dochodzić bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

16. Sąd odsyłający wyjaśnia w tym względzie, że istnieje konflikt między, z jednej strony, tym bezpośrednim roszczeniem w powiązaniu z tym, że w polskim prawie poszkodowany może wysunąć dwa różne roszczenia wobec sprawcy wypadku, a mianowicie zarówno roszczenie o zapłatę odszkodowania, jak i roszczenie o przywrócenie stanu sprzed szkody *in natura*, a z drugiej strony, wynikającą z polskiego prawa zobowiązań zasadą, że świadczeniem spełnianym przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej jest „zapłata”, a więc świadczenie pieniężne.

17. Sąd odsyłający zmierza zatem do ustalenia, czy prawo Unii stoi na przeszkodzie przepisom prawa krajowego, które skutkują tym, że poszkodowany, który chce skorzystać z bezpośredniego roszczenia do zakładu ubezpieczeń, pozbawiony jest jednego ze sposobów naprawienia szkody przewidzianych w prawie krajowym, co byłoby ogólnie rzecz biorąc odstrasżające.

18. Sąd ów zastanawia się również nad kwestią, czy w celu zapewnienia skuteczności roszczeniu poszkodowanego wynikającemu z art. 18 dyrektywy 2009/103 poszkodowany musi posiadać do ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy wypadku roszczenie o zapłatę odszkodowania w kwocie równej kosztom niezbędnym do samodzielnego zorganizowania naprawy uszkodzonego pojazdu, bez możliwości rezygnacji z tego. Tym samym odszkodowanie mogłoby być oparte na rzeczywistej naprawie.

19. Ostatnia wątpliwość sądu odsyłającego dotyczy sytuacji, w której uszkodzonego pojazdu nie można już naprawić, na przykład z powodu jego sprzedaży. Skłonny jest on uznać, że odszkodowanie przysługujące poszkodowanemu powinno odpowiadać jedynie różnicy między ceną, jaką uzyskał za uszkodzony pojazd, a ceną, jaką uzyskałby, gdyby sprzedał pojazd nieuszkodzony.

20. W tych okolicznościach Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 18 w związku z art. 3 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w taki sposób, że sprzeczne są z nim przepisy krajowe, w świetle których poszkodowany, który korzysta z bezpośredniego roszczenia o naprawienie szkody w swoim pojeździe powstałej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej, może uzyskać od zakładu ubezpieczeń wyłącznie odszkodowanie w wysokości rzeczywistej i aktualnej straty w jego majątku, czyli różnicy między pojazdem [wartością pojazdu] w stanie sprzed wypadku a pojazdem uszkodzonym [wartością pojazdu uszkodzonego], powiększonej o faktycznie już poniesione uzasadnione koszty naprawy pojazdu i inne faktycznie już poniesione uzasadnione koszty wynikłe z wypadku, podczas gdy, gdyby dochodził naprawienia szkody bezpośrednio od sprawcy, mógłby zażądać od niego, wedle własnego wyboru, zamiast odszkodowania – przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody (naprawienia osobiście przez sprawcę albo przez opłacony przez niego warsztat)?
- 2) W razie odpowiedzi twierdzącej na powyższe pytanie – czy art. 18 w związku z art. 3 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w taki sposób, że sprzeczne są z nim przepisy krajowe, w świetle których poszkodowany, który korzysta z bezpośredniego roszczenia o naprawienie szkody w swoim pojeździe powstałej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej, może uzyskać od zakładu ubezpieczeń, zamiast odszkodowania w wysokości rzeczywistej i aktualnej straty w jego majątku, czyli różnicy między pojazdem [wartością pojazdu] w stanie sprzed wypadku a pojazdem uszkodzonym [wartością pojazdu uszkodzonego], powiększonej o faktycznie już poniesione uzasadnione koszty naprawy pojazdu i inne faktycznie już poniesione uzasadnione koszty wynikłe z wypadku, jedynie kwoty stanowiącej równowartość kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody, podczas gdy, gdyby dochodził naprawienia szkody bezpośrednio od sprawcy, mógłby zażądać od niego, wedle własnego wyboru, zamiast odszkodowania – przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody (a nie jedynie dania środków na ten cel)?
- 3) W razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze i negatywnej na pytanie drugie – czy art. 18 w związku z art. 3 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w taki sposób, że sprzeczne są z nim przepisy krajowe, w świetle których zakład ubezpieczeń, do którego właściciel uszkodzonego w związku z ruchem pojazdów mechanicznych samochodu zwrócił się o zapłatę hipotetycznych kosztów, których nie poniósł, ale musiałby ponieść, gdyby postanowił przywrócić pojazd do stanu sprzed wypadku, może:

- a) uzależnić tę wypłatę od uprawdopodobnienia przez poszkodowanego, że rzeczywiście zamierza naprawić pojazd w konkretny sposób u konkretnego mechanika, za konkretną cenę części i usługi – i przekazać środki na tę naprawę bezpośrednio temu mechanikowi (ew. sprzedawcy niezbędnych do naprawy części) z zastrzeżeniem zwrotu, jeśli cel, na jaki te środki zostały wypłacone, miał nie zostać zrealizowany, a jeśli nie, to:
- b) uzależnić tę wypłatę od zobowiązania się konsumenta do wykazania w umówionym terminie, że wykorzystał wypłacone środki na naprawę samochodu albo do ich zwrotu zakładowi ubezpieczeń, a jeśli nie, to:
- c) po wypłaceniu tych środków ze wskazaniem celu wypłaty (sposobu ich wykorzystania) i upływie niezbędnego czasu, w którym poszkodowany mógł dokonać naprawy samochodu – zażądać od niego wykazania wydatkowania tych środków na naprawę albo ich zwrotu –

– tak żeby wyeliminować możliwość wzbogacenia się poszkodowanego na szkodzie?

- 4) W razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze i negatywnej na pytanie drugie – czy art. 18 w związku z art. 3 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w taki sposób, że sprzeczne są z nim przepisy krajowe, w świetle których poszkodowany, który nie jest już właścicielem uszkodzonego samochodu, bowiem zbył go i otrzymał w zamian pieniądze, w związku z czym nie może już tego pojazdu naprawić – nie może w związku z tym żądać od zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej zapłaty kosztów naprawy, która byłaby potrzebna, żeby przywrócić uszkodzony pojazd do stanu sprzed szkody, a jego roszczenie ogranicza się do żądania od zakładu ubezpieczeń odszkodowania w wysokości rzeczywistej i aktualnej straty w jego majątku, czyli różnicy między wartością pojazdu w stanie sprzed wypadku a kwotą uzyskaną ze sprzedaży pojazdu, powiększonej o faktycznie już poniesione uzasadnione koszty naprawy pojazdu i inne faktycznie już poniesione uzasadnione koszty wynikłe z wypadku?”.

21. KP i RD Sp. z o.o., dwoje z powodów w postępowaniu głównym, SI SA, będąca jedną z pozwanych w postępowaniu głównym, rządy polski, czeski i niemiecki, a także Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie.

IV. Analiza

A. W przedmiocie dopuszczalności

22. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym opiera się na ustaleniu sądu odsyłającego, zgodnie z którym „krajowe przepisy prawa odszkodowawczego [...] zmuszają] zakłady ubezpieczeń do wypłacenia poszkodowanym tzw. hipotetycznych kosztów napraw [uszkodzonego pojazdu] bez żadnego ich powiązania z przeprowadzeniem (w przyszłości) tej naprawy, a więc pozwalając poszkodowanym, którzy nie chcą naprawiać pojazdu, zwiększyć w wyniku doznanej szkody wartość swojego majątku o różnicę między kosztem naprawy uszkodzonego pojazdu, a ubytkiem w wartości pojazdu wskutek jego uszkodzenia – kosztem zakładów ubezpieczeń, a w dalszej konsekwencji, kosztem ogółu właścicieli pojazdów uiszczających składki na obowiązkowe ubezpieczenia”.

23. Sąd odsyłający poszukuje zatem rozwiązania mającego na celu uzyskanie odszkodowania, którego kwota byłaby jak najbardziej zbliżona do rzeczywistych kosztów, które miałyby zostać poniesione przez poszkodowanych. Tym samym sąd ten zauważa, że poszkodowani nie mogą wystąpić do ubezpieczyciela z roszczeniem o naprawienie pojazdu in natura, jak mogliby to uczynić wobec sprawcy szkody.

24. To stwierdzenie istnienia w prawie polskim różnicy systemowej w odniesieniu do tych dwóch rodzajów roszczeń przysługujących osobom mającym prawo do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w pojeździe skłoniło sąd odsyłający do rozważenia zakresu i istoty przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103 w celu zapewnienia jego skuteczności. W tych okolicznościach wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

25. Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, przywołanym przez sąd odsyłający, wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie może dotyczyć zakresu odszkodowania, który jest zasadniczo regulowany przez prawo krajowe³.

26. Ponadto należy przypomnieć, iż z samego brzmienia art. 267 TFUE wynika, że orzeczenie w trybie prejudycjalnym musi być „niezbędne” dla umożliwienia sądowi odsyłającemu „wydania wyroku” w zawisłej przed nim sprawie⁴.

27. W niniejszej sprawie spośród sześciu spraw rozpatrywanych przez sąd odsyłający jedna dotyczy naprawy szkód wyrządzonych w pojeździe przez bramę garażową.

28. Tymczasem dyrektywa 2009/103 wyraźnie nie ma na celu objęcia odpowiedzialnością cywilną sytuacji, w której to nie pojazd spowodował szkodę⁵. Celem tej dyrektywy jest ustanowienie szczególnej ochrony poszkodowanych ze względu na wagę szkody materialnej lub szkody na osobie, jakie mogą oni ponieść w wyniku niebezpiecznego charakteru pojazdu mechanicznego, nieodłącznie związanego z jego konstrukcją i funkcją.

29. Ponadto art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 przewiduje, że z zastrzeżeniem art. 5 owej dyrektywy każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się *do ruchu pojazdów* normalnie przebywających na jego terytorium.

30. Prawdą jest, że pojęcie „ruchu pojazdów”, które jest autonomicznym pojęciem prawa Unii, zostało zinterpretowane przez Trybunał z uwzględnieniem w szczególności kontekstu tego art. 3 akapit pierwszy⁶, biorąc pod uwagę to, że cel polegający na ochronie poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy był stale realizowany i umacniany przez prawodawcę Unii⁷.

³ Zobacz wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 36, 38 i przytoczone tam orzecznictwo).

⁴ Konieczne jest zatem zaistnienie między sporem a przepisami prawa Unii, o których wykładnię się zwrócono, łącznika przejawiającego się w tym, że owa wykładnia jest obiektywnie niezbędna z punktu widzenia orzeczenia, jakie ma wydać sąd odsyłający. Zobacz postanowienie z dnia 10 grudnia 2020 r., OO (Zawieszenie działalności sądowej) (C-220/20, niepublikowane, EU:C:2020:1022, pkt 26).

⁵ Zobacz, podobnie, wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, zwany dalej „wyrokiem Línea Directa Aseguradora”, EU:C:2019:517, pkt 45).

⁶ Zobacz wyrok Línea Directa Aseguradora (pkt 32).

⁷ Zobacz wyrok z dnia 20 maja 2021 r., K.S. (Koszty holowania uszkodzonego pojazdu) (C-707/19, EU:C:2021:405, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).

31. I tak Trybunał orzekł, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do sytuacji ruchu drogowego, to znaczy ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu jako środka transportu⁸.

32. W tym względzie Trybunał wyjaśnił, że pojazd jest używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, jeżeli przemieszcza się, ale zasadniczo również w trakcie jego zaparkowania pomiędzy jednym i drugim przemieszczeniem⁹.

33. Trybunał wywnioskował z tego, iż pojęciem „ruchu pojazdów”, o którym mowa w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, jest objęta sytuacja, w której *pojazd zaparkowany w prywatnym garażu nieruchomości, używany zgodnie z jego funkcją środka transportu, zapalił się, wywołując pożar, który znajduje swe źródło w instalacji elektrycznej tego pojazdu*¹⁰. To samo dotyczy sytuacji, gdy wypadek jest wynikiem *wycieku oleju spowodowanego stanem mechanicznym danego zaparkowanego pojazdu*¹¹.

34. W konsekwencji, z pojęcia ruchu pojazdów w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 wyraźnie są wyłączone sytuacje, w których wypadek nie jest spowodowany zachowaniem lub usterką techniczną pojazdu.

35. Ponadto Trybunał orzekł, że aby pojazd taki został wyłączony z obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w tym przepisie, jest konieczne, by został on formalnie wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi¹².

36. Tym samym nie ma wątpliwości, że zakres zastosowania dyrektywy 2009/103, zgodnie z wykładnią Trybunału, jest ograniczony do obowiązku ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód, które może wyrządzić pojazd.

37. Wykładni tej nie może podważyć argument sądu odsyłającego, zgodnie z którym w istocie powinien on zapewnić równe traktowanie w dziedzinie ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, co uzasadnia zwrócenie się do Trybunału w ramach sporu dotyczącego odszkodowania za szkody wyrządzone w pojeździe przez bramę garażową.

38. Proponuję zatem, aby w tej kwestii Trybunał uznał wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym za niedopuszczalny.

39. W odniesieniu do dopuszczalności zadanych pytań nie wydaje mi się uzasadnione, aby uznać, jak twierdzi rząd polski, że dwa pierwsze pytania prejudycjalne, od odpowiedzi na które zależą dwa pozostałe pytania, mają charakter hipotetyczny. Rząd ów twierdzi, że w sprawach w postępowaniu głównym powodowie domagają się jedynie odszkodowania finansowego. Sąd odsyłający zastanawia się zaś właśnie nad tym ograniczeniem sposobów naprawiania szkód powstałych w wyniku wypadków drogowych. Chociaż prawo Unii tego nie wymaga, sąd odsyłający uważa za uzasadnione odrzucenie roszczeń opartych na oszacowaniu kosztów.

⁸ Zobacz wyrok *Línea Directa Aseguradora* (pkt 35, 36). Zobacz również brzmienie art. 1 pkt 1a dyrektywy 2009/103 dodany mocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniającej dyrektywę 2009/103 (Dz.U. 2021, L 430, s. 1). Zgodnie z art. 2 owej dyrektywy jej transpozycji należy dokonać do dnia 23 grudnia 2023 r.

⁹ Zobacz wyrok *Línea Directa Aseguradora* (pkt 42).

¹⁰ Zobacz wyrok *Línea Directa Aseguradora* (pkt 48).

¹¹ Zobacz postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., *Bueno Ruiz i Zurich Insurance* (C-431/18, niepublikowane, EU:C:2019:1082, pkt 42–45).

¹² Zobacz wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 58).

40. W tych okolicznościach proponuję, aby Trybunał rozpatrzył wszystkie pytania prejudycjalne, przyjmując, iż sąd odsyłający pyta go w istocie o to, czy art. 18 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które przewiduje wyłącznie zapłatę odszkodowania finansowego na rzecz poszkodowanych w przypadku skorzystania z przysługującego im bezpośredniego roszczenia wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego w zakresie odpowiedzialności cywilnej osobę odpowiedzialną za wypadek spowodowany przez pojazd, z możliwością nieuzasadniania rzeczywistych kosztów naprawy w przypadku szkody wyrządzonej w innym pojeździe.

B. Co do istoty

41. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wymaga od Trybunału określenia przedmiotu bezpośredniego roszczenia przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103.

42. Konkretnie, sąd odsyłający zastanawia się, czy to bezpośrednie roszczenie ma na celu nakazanie ubezpieczycielowi (a nie osobie odpowiedzialnej za szkodę) spełnienia na rzecz poszkodowanego, tytułem naprawienia poniesionej szkody, świadczenia należnego od osoby odpowiedzialnej za szkodę, czy też ma ono na celu nakazanie ubezpieczycielowi spełnienia bezpośrednio na rzecz poszkodowanego świadczenia przewidzianego w umowie ubezpieczenia.

43. W pierwszej kolejności wydaje mi się stosowne przypomnieć, że przysługujące poszkodowanemu bezpośrednie roszczenie zostało wprowadzone dyrektywą 2000/26/WE¹³, która jest jedną z czterech dyrektyw ujednoczonych przez dyrektywę 2009/103¹⁴.

44. Roszczenie to wpisano w następujący kontekst, wielokrotnie przypominany przez Trybunał:

- na państwa członkowskie nakłada się obowiązek ustanowienia w ich wewnętrznym porządku prawnym powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdów oraz
- z zastrzeżeniem pewnych odstępstw przewidzianych w dyrektywie 2009/103, każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby każdy pojazd, którego zwykle miejsce postoju znajduje się na jego terytorium, był objęty umową zawartą z zakładem ubezpieczeń w celu zagwarantowania, w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu rzezonego pojazdu¹⁵.

45. To właśnie w kontekście stale rosnącej ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych dyrektywa 2000/26 wprowadziła na rzecz takich poszkodowanych bezpośrednie roszczenie wobec zakładu ubezpieczeń osoby odpowiedzialnej lub wobec jego przedstawiciela w państwie

¹³ Dyrektywa 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 (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. 2000, L 181, s. 65).

¹⁴ Zobacz motyw 1 tej dyrektywy. Orzecznictwo dotyczące tych wcześniejszych dyrektyw znajduje zatem zastosowanie przy dokonywaniu wykładni równoważnych przepisów rzezonej dyrektywy. Zobacz w szczególności wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 35).

¹⁵ Zobacz wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 25, 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

miejsca zamieszkania poszkodowanego¹⁶. Celem było polepszenie praw poszkodowanych w wypadkach drogowych poza państwem ich miejsca zamieszkania¹⁷ oraz zharmonizowanie praw państw członkowskich, wśród których niektóre nie znały prawa do bezpośredniego wytoczenia powództwa wobec ubezpieczyciela osoby odpowiedzialnej¹⁸.

46. Dyrektywa 2005/14/WE¹⁹ rozszerzyła to bezpośrednie roszczenie na poszkodowanych we wszystkich wypadkach drogowych w celu ułatwienia skutecznej i szybkiej likwidacji szkody oraz uniknięcia w takim stopniu, w jakim to możliwe, kosztownych postępowań sądowych²⁰.

47. Cel ten został ponownie wskazany w dyrektywie 2009/103, która przypomina ważny charakter zagwarantowania poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych porównywalnego traktowania, bez względu na to, gdzie na obszarze Unii wypadek miał miejsce²¹. W motywie 30 owej dyrektywy przyjęto definicję bezpośredniego roszczenia wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku drogowego w zakresie odpowiedzialności cywilnej, która znajdowała się w motywie 21 dyrektywy 2005/14.

48. Tak więc, w drugiej kolejności, należy podkreślić, że roszczenie to zdefiniowano, zgodnie z brzmieniem tego motywu, jako „[p]rawo powołania się na umowę ubezpieczenia i wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio wobec zakładu ubezpieczeń”.

49. W konsekwencji, jeżeli obowiązkowa ochrona ubezpieczeniowa jest uruchamiana bezpośrednio przez poszkodowanego korzystającego z przysługującego mu na mocy art. 18 dyrektywy 2009/103 roszczenia, zakład ubezpieczeń gwarantuje odpowiedzialność cywilną osoby odpowiedzialnej w granicach umowy zawartej z tą osobą²². W związku z tym pokrywane są skutki finansowe odpowiedzialności cywilnej, nawet gdyby ubezpieczony osobiście pokrywał koszty naprawy, w tym w przypadku szkód na osobie²³.

¹⁶ Zobacz, w odniesieniu do procesu legislacyjnego zakończonego przyjęciem tej dyrektywy, sprawozdanie Parlamentu Europejskiego w sprawie zatwierdzonego przez komitet pojednawczy wspólnego projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i zmieniającej dyrektywy 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwartej dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) [C5-0155/2000 – 1997/0264(COD)] (final A5-0130/2000), dostępne pod następującym adresem internetowym: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, s. 6. Zobacz również P. Paillet, *Manuel de droit européen des assurances*, 2^e éd., Bruxelles 2022, Bruylant, w szczególności pkt 263, s. 273.

¹⁷ Zobacz motywy 8–14 dyrektywy 2000/26.

¹⁸ Zobacz w tym względzie art. 9 Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, zawartej w Hadze w dniu 4 maja 1971 r. Zobacz również sprawozdanie wyjaśniające M. Erica W. Esséna, dostępne pod następującym adresem internetowym: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, w szczególności s. 214.

¹⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26 (Dz.U. 2005, L 149, s. 14). Dyrektywa ta dodała do dyrektywy 2000/26 motyw 16a, w którym w odniesieniu do prawa poszkodowanego do wytoczenia powództwa przeciwko ubezpieczycielowi przed sądem miejsca, w którym poszkodowany ma miejsce zamieszkania, prawodawca Unii odwołał się do art. 9 ust. 1 lit. b) i art. 11 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1). W tym względzie zob. wyrok z dnia 13 grudnia 2007 r., FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, pkt 29).

²⁰ Zobacz motyw 21 owej dyrektywy.

²¹ Zobacz motyw 20 tej dyrektywy, a także wyrok z dnia 20 maja 2021 r., K.S. (Koszty holowania uszkodzonego pojazdu) (C-707/19, EU:C:2021:405, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).

²² Należy zauważyć, że zobowiązanie to wywołuje skutki niezależnie od nieważności umowy ubezpieczenia wynikającej z nieprawdziwości pierwotnych oświadczeń ubezpieczającego. Zobacz w tym względzie wyrok z dnia 20 lipca 2017 r., Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, pkt 27).

²³ Zobacz art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103, zgodnie z wykładnią dokonaną przez Trybunał. Zobacz wyrok z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 33–35 i przytoczone tam orzecznictwo). W odniesieniu do prawa polskiego zob. wyrok z dnia 21 grudnia 2021 r., Skarb Państwa (Suma gwarancyjna ubezpieczenia komunikacyjnego) (C-428/20, EU:C:2021:1043, pkt 16).

50. Skoro roszczenia poszkodowanego wynikają wyłącznie z umowy ubezpieczenia²⁴ lub, innymi słowy, skoro są one odwzorowaniem prawa ubezpieczonego, to ich konsekwencją może być jedynie zasądzenie na rzecz poszkodowanego odszkodowania, czyli odszkodowania, którego ubezpieczony miałby prawo domagać się od zakładu ubezpieczeń, gdyby sam wypłacił je poszkodowanemu, w granicach wiążącej ich umowy. Rezultat ten jest zgodny z działalnością zakładów ubezpieczeń, jak podkreśla rząd niemiecki.

51. Szereg innych elementów potwierdza tę wykładnię. Po pierwsze, przysługujące poszkodowanemu bezpośrednio roszczenie odpowiada celowi polegającemu na szybkiej likwidacji szkody i wpisuje się w ramy ubezpieczenia komunikacyjnego, którego szczególne znaczenie dla obywateli europejskich, którzy poruszają się w Unii, a także dla zakładów ubezpieczeń zostało podkreślone przez prawodawcę²⁵. Ten aspekt pytania w sytuacjach transgranicznych jest moim zdaniem słusznie podkreślany przez Komisję i rząd niemiecki oraz przemawia za tym, aby nie narzucać metody naprawiania szkody w naturze.

52. Po drugie, zasada odszkodowania finansowego wynika z art. 22 dyrektywy 2009/103, zatytułowanego „Procedura odszkodowawcza”, który określa obowiązki zakładu ubezpieczeń, do którego poszkodowany kieruje roszczenie o odszkodowanie. Zasadę tę można również wyprowadzić z faktu, że prawodawca Unii określił minimalne kwoty ochrony ubezpieczeniowej²⁶, które stanowią podstawową gwarancję ochrony poszkodowanych²⁷.

53. Po trzecie, zakłady ubezpieczeń są zobowiązane do wypłaty odszkodowania poszkodowanemu w celu zagwarantowania skuteczności prawa do naprawienia szkody, a tym samym ochrony poszkodowanego w szczególności przed ryzykiem niewypłacalności osoby odpowiedzialnej za szkodę²⁸.

54. Po czwarte, analiza zobowiązań zakładu ubezpieczeń, wobec którego poszkodowany będzie dochodził swojego bezpośredniego roszczenia przed sądem, powinna być zgodna z przepisami prawa Unii dotyczącymi jurysdykcji sądów²⁹ oraz z prawem mającym zastosowanie³⁰ w sytuacji transgranicznej, a także z reżimem roszczenia subrogacyjnego, z którego może skorzystać ubezpieczyciel³¹.

²⁴ Zobacz wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, pkt 54, 58).

²⁵ Zobacz motyw 2 dyrektywy 2009/103.

²⁶ Zobacz art. 9 dyrektywy 2009/103 i wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 41).

²⁷ Zobacz motyw 12 dyrektywy 2009/103 i, w szczególności, wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, pkt 39).

²⁸ Zobacz, ponadto, w przypadku, w którym nie został spełniony obowiązek ubezpieczenia pojazdu uczestniczącego w wypadku, wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 56), jako przypomnienie celu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, przyświecający wykładni przepisów dyrektywy 2009/103.

²⁹ Zobacz wyrok z dnia 13 grudnia 2007 r., FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, pkt 29), a także w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2012, L 351, s. 1), wyrok z dnia 30 czerwca 2022 r., Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, pkt 30, 32, 45, 49, 50, 53, 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

³⁰ Ani z treści, ani z celów dyrektywy 2009/103 nie wynika, aby miała ona ustanawiać jakiegokolwiek normy kolizyjne, jak przypomniał Trybunał w wyroku z dnia 21 stycznia 2016 r., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, pkt 40). Zobacz, również, pkt 47–54 tego wyroku dotyczące warunków stosowania 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. 2008, L 177, s. 6) i rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) (Dz.U. 2007, L 199, s. 40). Zobacz, ponadto, w odniesieniu do obowiązku stosowania Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych, zawartej w Hadze w dniu 4 maja 1971 r., w szczególności, wyrok z dnia 24 października 2013 r., Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, pkt 36); a także uwagi rzecznika generalnego N. Wahla w przedmiocie trudności w tym względzie w jego opinii w sprawie Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, pkt 36).

³¹ Zobacz, tytułem przykładu, wyrok z dnia 21 stycznia 2016 r., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, pkt 56).

55. Tym samym w tym kontekście nie wydaje mi się wyobrażalne interpretowanie art. 18 dyrektywy 2009/103 w ten sposób, że naprawienie szkody w naturze, które poszkodowany mógłby uzyskać zgodnie z prawem krajowym od sprawcy wypadku, może być dochodzone od ubezpieczyciela. Chodzi właśnie o to, by nie mylić bezpośredniego związku między poszkodowanym a ubezpieczycielem ze związkiem istniejącym między poszkodowanym a osobą odpowiedzialną za szkodę.

56. W konsekwencji uważam, iż ów art. 18 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które przewiduje wyłącznie zapłatę odszkodowania finansowego na rzecz poszkodowanych w przypadku skorzystania z przysługującego im bezpośredniego roszczenia wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego w zakresie odpowiedzialności cywilnej sprawcę wypadku spowodowanego przez pojazd, niezależnie od charakteru szkody, za którą należy się odszkodowanie.

57. Ponadto, należy dodać inne rozważania w celu udzielenia pełnej odpowiedzi na pytania postawione przez sąd odsyłający, który chce, aby odszkodowanie dla poszkodowanego, który skorzystał z przysługującego mu bezpośredniego roszczenia, było jak najbardziej zbliżone do rzeczywiście poniesionych kosztów³².

58. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zakres odszkodowania jest zasadniczo regulowany przez prawo krajowe³³.

59. Do właściwych organów należy więc zagwarantowanie w prawie krajowym skuteczności przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia.

60. W tym względzie reżim opisany w uwagach przedstawionych na piśmie przez KP i SI, zgodnie z którym zakłady ubezpieczeń mogą wdrożyć system płatności przez osobę trzecią na rzecz warsztatów samochodowych, którym wypłacane jest odszkodowanie należne poszkodowanemu³⁴, spełnia moim zdaniem wymóg ochrony poszkodowanego wynikający z dyrektywy 2009/103, jeśli jest realizowany według wyboru poszkodowanego.

61. W związku z tym daremnie wydaje mi się poszukiwanie jakiegokolwiek rozwiązania wskazanych przez sąd odsyłający problemów zarządzania sporami sądowymi poprzez wykładnię zakresu stosowania art. 18 dyrektywy 2009/103³⁵, nakładających się na podnoszoną przez niego niesprawiedliwość z powodu wzbogacania się poszkodowanego³⁶.

³² Zobacz pkt 18 i 19, a także pkt 22 i 23 niniejszej opinii.

³³ Zobacz pkt 25 niniejszej opinii. Zobacz również, tytułem przykładu, wyrok z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 43).

³⁴ Zobacz, tytułem przykładu, wyrok z dnia 21 października 2021 r., T.B. i D. (Jurysdykcja w sprawach dotyczących ubezpieczenia) (C-393/20, niepublikowany, EU:C:2021:871, pkt 17, 18).

³⁵ Sąd odsyłający zauważył, że polskie orzecznictwo, przywołane w pkt 14 niniejszej opinii, prowadzi do tego, że ubezpieczyciele konsekwentnie nie wypłacają dobrowolnie odszkodowań zgodnie z tym orzecznictwem, aby przekonać sądy do zmiany linii orzeczniczej, wypłacając wprawdzie odszkodowanie za hipotetyczne koszty, wyliczając jednak te koszty arbitralnie, przyjmując, że wystarczające w takim wypadku jest zastosowanie przy kalkulacji cen zamienników o obniżonej jakości albo najróżniejszych potrąceń, redukcji, „amortyzacji” itp., co powoduje, że większość takich spraw jest wnoszona do sądów, zwiększając ich obciążenie.

³⁶ Zobacz pkt 15 niniejszej opinii.

62. Uregulowanie krajowe nie może jednak pozbawiać skuteczności przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103³⁷. Taka sytuacja miałaby tymczasem miejsce, moim zdaniem, gdyby odszkodowanie dla poszkodowanego, który korzysta z przysługującego mu bezpośredniego roszczenia, było wyłączone lub ograniczone z powodu braku naprawy uszkodzonego pojazdu lub sprzedaży pojazdu, lub też z powodu nałożonego na niego przez zakład ubezpieczeń obowiązku żądania od ubezpieczonego naprawy pojazdu.

V. Wnioski

63. W świetle wszystkich powyższych rozważań proponuję, aby na pytania prejudycjalne zadane przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Polska) Trybunał odpowiedział w następujący sposób:

Artykuł 18 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności

należy interpretować w ten sposób, że:

- nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które przewiduje wyłącznie zapłatę odszkodowania finansowego na rzecz poszkodowanych w przypadku skorzystania z przysługującego im bezpośredniego roszczenia wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego w zakresie odpowiedzialności cywilnej sprawcę wypadku spowodowanego przez pojazd, niezależnie od charakteru szkody, za którą należy się odszkodowanie;
- skuteczność przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia byłaby naruszona, gdyby zostało ono ograniczone lub wyłączone z powodu braku rzeczywistej naprawy uszkodzonego pojazdu.

³⁷ Trybunał orzekł również, że przepisy krajowe regulujące odszkodowanie za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów nie mogą skutkować automatycznym wyłączeniem lub nieproporcjonalnym ograniczeniem prawa poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osoby odpowiedzialnej za te szkody. Zobacz dla przypomnienia tych zasad wyroki: z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 31, 32); z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 41; a także do celów zastosowania do niniejszego przypadku pkt 44, 45); z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 44).