



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 23 października 2012 r. ^{*i}

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych –
Dyrektywa 72/166/EWG – Artykuł 3 ust. 1 – Dyrektywa 84/5/EWG – Artykuł 2 ust. 1 – Dyrektywa
90/232/EWG – Artykuł 1 – Prawo do odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia
odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych –
Odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego – Przyczynienie się ofiary do powstania szkody –
Ograniczenie prawa do odszkodowania

W sprawie C-300/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożony przez Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalia) postanowieniem z dnia
22 kwietnia 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 17 czerwca 2010 r., w postępowaniu:

Vítor Hugo Marques Almeida

przeciwko

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

Jorgemu Manuelowi da Cunii Carvalheirze,

Paulowi Manuelowi Carvalheirze,

Fundo de Garantia Automóvel,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, K. Lenaerts, zastępca prezesa, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay
Larsen, A. Rosas, M. Berger, E. Jarašiūnas, prezesi izb, E. Juhász, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev
(sprawozdawca), A. Prechal i C.G. Fernlund, sędziowie,

rzecznik generalny: V. Trstenjak,

sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 22 maja 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu V.H. Marquesa Almeidy przez A. Novo, advogada,

* Język postępowania: portugalski.

- w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandesą oraz S. Nunes de Almeidę, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego oraz F. Wannek, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez P. Guerrę e Andradego, N. Yerrell oraz G. Brauna, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 lipca 2012 r.,

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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”), art. 2 ust. 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. 1984, L 8, s. 17, zwanej dalej „drugą dyrektywą”) oraz art. 1 i 1a 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, zwanej dalej „trzecią dyrektywą”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy V.H. Marquesem Almeidą a Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (zwaną dalej „spółką Fidelidade-Mundial”), J.M. da Cunią Carvalheirą i P.M. Carvalheirą, a także Fundo de Garantia Automóvel w przedmiocie zapłaty przez nich odszkodowania za szkody poniesione przez V.H. Marquesa Almeidę w trakcie wypadku w ruchu drogowym z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy:

„[...] 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”.

4 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.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w pierwszym tiret, mogą być powoływane przeciwko osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli zakład ubezpieczeń udowodni, że wiedziały one o tym, że pojazd ten został skradziony.

Państwa członkowskie mają możliwość – w odniesieniu do wypadków, jakie nastąpiły na ich terytorium – niestosowania postanowień pierwszego akapitu, jeśli poszkodowany może uzyskać odszkodowanie za poniesioną szkodę od instytucji zabezpieczenia społecznego”.

5 Artykuł 1 trzeciej dyrektywy stanowi:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi [drugiej dyrektywy], ubezpieczenie określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[...]”.

6 Zgodnie z art. 1a trzeciej dyrektywy, wprowadzonym do niej przez dyrektywę 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):

„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. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania”.

Prawo portugalskie

7 Zgodnie z art. 503 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego:

„Kto posiada rzeczywiste władztwo nad jakimkolwiek pojazdem naziemnym i używa go w swoim interesie, również za pośrednictwem innej osoby, jest odpowiedzialny za szkody wynikające z ryzyka związanego z pojazdem, nawet jeżeli nie jest on w ruchu”.

8 Artykuł 504 ust. 1 tego kodeksu stanowi:

„Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy działa na korzyść osób trzecich oraz osób przewożonych”.

9 Zgodnie z art. 505 rzeczonoego kodeksu:

„Bez uszczerbku dla postanowień art. 570, odpowiedzialność, o której mowa w art. 503 ust. 1, jest wyłączona tylko wtedy, gdy winę za spowodowanie wypadku można przypisać samemu poszkodowanemu lub osobie trzeciej lub jeżeli jest on wynikiem działania siły wyższej niezwiązanej z działaniem samego pojazdu”.

10 Artykuł 570 tego kodeksu stanowi:

„1. Jeżeli zawinione zachowanie poszkodowanego przyczyniło się do wystąpienia lub powiększenia szkody, do sądu należy ustalenie, z uwzględnieniem stopnia zawinienia obydwu stron i wynikających z niego skutków, czy należy przyznać odszkodowanie w pełnej lub obniżonej wysokości, czy też należy odmówić jego przyznania.

2. Jeżeli odpowiedzialność opiera się tylko na domniemaniu winy, wina poszkodowanego, w braku odmiennego przepisu, wyłącza obowiązek odszkodowania”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

11 W dniu 12 czerwca 2004 r. pojazd, którego pasażerem był V.H. Marques Almeida, zderzył się pojazdem należącym do J.M. da Cunii Carvalheiry, prowadzonym przez P.M. Carvalheirę.

12 Podczas wypadku V.H. Marques Almeida, pasażer jadący na przednim siedzeniu pojazdu, nie zapiął pasa bezpieczeństwa i przeleciał przez przednią szybę samochodu, co spowodowało głębokie cięcia głowy i twarzy.

13 W dniu wypadku właściciel pojazdu, w jakim znajdował się V.H. Marques Almeida, miał podpisaną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu tego pojazdu ze spółką Fidelidade-Mundial. Z kolei brak było umowy ubezpieczenia obejmującej tę odpowiedzialność w odniesieniu do pojazdu należącego do J.M. da Cuni Carvalheiry.

14 W wyniku tego wypadku V.H. Marques Almeida wniósł pozew do właściwego sądu portugalskiego w celu nakazania solidarnej zapłaty spółce Fidelidade-Mundial, J.M. da Cunii Carvalheirze i P.M. Carvalheirze, a także Fundo de Garantia Automóvel kwoty 65 000 EUR z tytułu szkód poniesionych przez niego w trakcie wypadku, a także kwoty, która zostanie określona w trakcie wykonywania wyroku, z tytułu przyszłych operacji chirurgicznych, którym będzie musiał się ewentualnie poddać.

15 Pozew ten został odrzucony na podstawie art. 570 portugalskiego kodeksu cywilnego na tej podstawie, że szkody poniesione przez V.H. Marquesa Almeidę wynikają z popełnionego przezeń uchybienia, polegającego na niezapięciu pasa bezpieczeństwa, z naruszeniem art. 82 ust. 1 portugalskiego kodeksu drogowego.

16 Vítor Hugo Marques Almeida wniósł odwołanie od tego orzeczenia do Tribunal da Relação de Guimarães (sądu apelacyjnego w Guimarães).

- 17 Sąd odsyłający podnosi, że zgodnie z przeważającym orzecznictwem krajowym, stosowanym przez sąd pierwszej instancji, odpowiedzialność osoby będącej ofiarą wypadku drogowego za wystąpienie poniesionych szkód zgodnie z art. 505 i 570 portugalskiego kodeksu cywilnego może wyłączyć odpowiedzialność obiektywną osoby, która ma rzeczywiste władztwo nad danym pojazdem, jaka wynika z art. 503 ust. 1 rzeczonoego kodeksu.
- 18 Z powyższego wynika, że w okolicznościach takich jak w postępowaniu przed sądem krajowym, ponieważ nie wykazano, że kierowcy pojazdów silnikowych biorących udział w zderzeniu ponoszą winę, podczas gdy wykazano, iż wina pasażera będącego ofiarą leży u podstaw powstania poniesionej przez niego szkody, rzeczony pasażer nie może otrzymać odszkodowania na podstawie odpowiedzialności obiektywnej, o której mowa w art. 503 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego.
- 19 Niemniej jednak sąd krajowy uważa, że z orzecznictwa Trybunału, a zwłaszcza z wyroków z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745, oraz z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05 Farrell, Zb.Orz. s. I-3067, wynika, że zmierza ono do ochrony w szczególności pasażerów pojazdów uczestniczących w wypadku. Trybunał orzekł w ten sposób o niestosowaniu przepisów prawnych i umownych, które w danym państwie członkowskim wyłączają w określonych okolicznościach obowiązek zapłaty odszkodowania rzeczonym pasażerom z naruszeniem przepisów dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej.
- 20 W świetle tego orzecznictwa Trybunału Tribunal da Relação de Guimarães powziął wątpliwości co do zgodności systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie w niniejszej sprawie z wyżej wymienionymi przepisami prawa Unii.
- 21 W tych okolicznościach Tribunal da Relação de Guimarães postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy przepisy art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], art. 2 ust. 1 [drugiej dyrektywy] oraz art. 1 i 1a [trzeciej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby cywilne prawo krajowe, konkretnie w przepisach art. 503 ust. 1, art. 504, 505 i 570 kodeksu cywilnego, przewidywało, iż w przypadku zderzenia dwóch pojazdów, w wyniku którego pasażer jednego z pojazdów doznał obrażeń ciała (poszkodowany, który domaga się odszkodowania), gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców, należy odmówić dochodzonego odszkodowania lub je obniżyć na tej podstawie, iż pasażer ów przyczynił się do wystąpienia szkody, ponieważ podróżował na przednim siedzeniu obok kierowcy bez zapiętego pasa bezpieczeństwa, do czego był zobowiązany na podstawie prawa krajowego?

- W tym kontekście stwierdzono, iż w chwili zderzenia dwóch odnośnych pojazdów rzeczony pasażer w wyniku kolizji oraz na skutek braku zapięcia pasów bezpieczeństwa uderzył gwałtownie głową w przednią szybę samochodu, rozbijając ją, co spowodowało głębokie rany cięte głowy i twarzy.
- Należy uwzględnić także, że w chwili wypadku jeden z odnośnych pojazdów nie miał ważnego i skutecznego ubezpieczenia zawartego z instytucją ubezpieczeniową, i dlatego pozwany są, obok ubezpieczyciela drugiego odnośnego pojazdu, także właściciel i kierowca pojazdu bez ubezpieczenia oraz Fundo de Garantia Automóvel, którzy na podstawie odpowiedzialności obiektywnej mogą zostać solidarnie zobowiązani do zapłaty odszkodowania”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

Uwagi wstępne

- 22 Na wstępie należy stwierdzić, że art. 1a trzeciej dyrektywy, zmienionej przez dyrektywę 2005/14, nie ma zastosowania do okoliczności faktycznych w postępowaniu krajowym ani *ratione materiae*, ani *ratione temporis*, co słusznie podnosi rząd niemiecki. W rzeczywistości bowiem, po pierwsze, przepis ten dotyczy jedynie prawa do odszkodowania za szkody poniesione przez pieszych, rowerzystów i innych niezmotoryzowanych użytkowników dróg. Tymczasem podczas zderzenia, które wyrządziło szkodę V.H. Marquesowi Almeidzie, był on pasażerem pojazdu samochodowego.
- 23 Po drugie, przepis ten został wprowadzony do trzeciej dyrektywy przez dyrektywę 2005/14, której art. 7 stanowi, że wchodzi ona w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, to znaczy z dniem 11 czerwca 2005 r., i której art. 6 ust. 1 przewiduje, że powinna ona zostać transponowana najpóźniej do dnia 11 czerwca 2007 r. Tymczasem do wypadku drogowego leżącego u podstaw postępowania przed sądem krajowym doszło w dniu 12 czerwca 2004 r.
- 24 W związku z tym należy uznać, że pytanie prejudycjalne dotyczy jedynie wykładni art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy.

W przedmiocie przedstawionego pytania

- 25 Przez swoje pytanie sąd krajowy usiłuje zasadniczo ustalić, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy powinny być interpretowane w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które w przypadku zderzenia dwóch pojazdów samochodowych powodującego uszkodzenia ciała pasażera jednego z pojazdów, gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców rzeczonych pojazdów, pozwalają na ograniczenie lub wyłączenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonych, a w konsekwencji na ograniczenie lub wyłączenie odszkodowania dla tego pasażera z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych, jedynie na podstawie przyczynienia się przez tego pasażera do powstania rzeczonych szkód.
- 26 W tym zakresie należy przypomnieć, że z preambuły dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, iż zmierzają one, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle 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 (wyroki: z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 13; z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 24; z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie C-484/09 Carvalho Ferreira Santos, Zb.Orz. s. I-1821, pkt 24; a także z dnia 9 czerwca 2011 r. w sprawie C-409/09 Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, Zb.Orz. s. I-4955, pkt 23).
- 27 Pierwsza dyrektywa, doprecyzowana i uzupełniona przez dyrektywy drugą i trzecią, zobowiązuje zatem państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne znajdujące się zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem, i precyzuje w szczególności typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć (zob. ww. wyroki: w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 27; w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 27; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 24).

- 28 Należy jednakże przypomnieć, że obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest mianowicie objęta gwarancją prawa wspólnotowego i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe (ww. wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 25).
- 29 W kwestii tej Trybunał orzekł już, że zarówno z celu, jak i z brzmienia dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów (ww. wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 26).
- 30 Państwa członkowskie są jednak zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw (ww. wyroki: w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 29; w sprawie Farrell, pkt 33; w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 34; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 27).
- 31 Z orzecznictwa Trybunału wynika również, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie, przestrzegając prawa Unii, oraz że przepisy krajowe regulujące odszkodowania z tytułu wypadków wynikających z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać skuteczności dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej (ww. wyrok w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 28).
- 32 Tak jak to wyjaśnił Trybunał, dyrektywy te zostałyby pozbawione takiej skuteczności, gdyby jedynie w oparciu o przyczynienie się ofiary do powstania szkody uregulowanie krajowe, sformułowane w sposób ogólny i abstrakcyjny, bądź to odmawiało pasażerowi prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych, bądź to ograniczało takie prawo w sposób nieproporcjonalny. Jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny, prawo to może zostać ograniczone (ww. wyrok w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 29).
- 33 W związku z tym Trybunał orzekł, że art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu, które zezwala jedynie na podstawie przyczynienia się pasażera do powstania poniesionej przez niego szkody na odmowę lub ograniczenie w sposób nieproporcjonalny przysługującego mu prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające w związku z ruchem pojazdów silnikowych (zob. podobnie ww. wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 35; a także w sprawie Farrell, pkt 35).
- 34 Niemniej jednak w postępowaniu przed sądem krajowym należy stwierdzić, po pierwsze, że w odróżnieniu od okoliczności, których dotyczyły ww. wyroki w sprawie Candolin i in. oraz w sprawie Farrell, prawo ofiar wypadku do odszkodowania doznaje uszczerbku nie z powodu ograniczenia zakresu odpowiedzialności cywilnej przez przepisy w dziedzinie ubezpieczenia, lecz, podobnie jak w ww. wyrokach w sprawach Carvalho Ferreira Santos oraz Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, w drodze ograniczenia odpowiedzialności cywilnej na podstawie właściwego systemu krajowego odpowiedzialności cywilnej w dziedzinie wypadków w ruchu drogowym.
- 35 W rzeczywistości bowiem uregulowanie sporne w postępowaniu przed sądem krajowym ma na celu jedynie ustalenie prawa ofiary oraz ewentualnego zakresu tego prawa do odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Z kolei nie może ono ograniczyć zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, która jest ustalana po stronie ubezpieczonego.

- 36 Po drugie, z postanowienia odsyłającego wynika, że art. 503 i 504 portugalskiego kodeksu cywilnego ustanawiają obiektywną odpowiedzialność w przypadku wypadku drogowego, jednakże zgodnie z art. 505 tego kodeksu odpowiedzialność na zasadzie ryzyka przewidziana w art. 503 ust. 1 rzeczonego kodeksu jest wyłączona, jeżeli winę za spowodowanie wypadku można przypisać ofierze lub osobie trzeciej lub jeżeli wynika ona z przypadku siły wyższej. Artykuł 570 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego stanowi, że jeżeli zawinione zachowanie ofiary przyczyniło się do powstania lub powiększenia szkody, ofiara ta może, na podstawie dokonanej przez właściwy sąd oceny powagi odnośnego zawinienia i jego skutków, zostać pozbawiona całego odszkodowania lub jego części (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 32).
- 37 Inaczej aniżeli w kontekstach prawnych, których dotyczyły, odpowiednio, ww. wyroki w sprawie Candolin i in. oraz w sprawie Farrell, rzeczony uregulowanie krajowe nie skutkuje w przypadku przyczynienia się samej ofiary, w niniejszej sprawie pasażera pojazdu uczestniczącego w takim wypadku, do powstania szkody automatycznym wykluczeniem lub ograniczeniem w nieproporcjonalny sposób jej prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu uczestniczącego w wypadku (zob. ww. wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 43; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 34).
- 38 Z uwagi na powyższe rozważania należy stwierdzić, iż sporne w postępowaniu krajowym przepisy nie naruszają przewidzianej przez prawo Unii gwarancji, że odpowiedzialność cywilna za szkody wynikające z ruchu pojazdów silnikowych ustalona przez właściwe prawo krajowe będzie objęta ubezpieczeniem zgodnym z dyrektywami pierwszą, drugą i trzecią (zob. ww. wyroki: w sprawie Carvalho Ferreira Santos, pkt 44; a także w sprawie Ambrósio Lavrador i Olival Ferreira Bonifácio, pkt 34).
- 39 Z powyższego wynika, że na przedstawione pytanie w okolicznościach takich jak okoliczności przed sądem krajowym należy odpowiedzieć, iż art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy powinny być interpretowane w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które w przypadku zderzenia dwóch pojazdów silnikowych powodującego uszkodzenia ciała pasażera jednego z tych pojazdów, gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców tych pojazdów, zezwalają na ograniczenie lub wyłączenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonych.

W przedmiocie kosztów

- 40 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

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

W okolicznościach takich jak okoliczności sprawy przed sądem krajowym art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, art. 2 ust. 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 oraz art. 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 powinny być interpretowane w ten sposób, że nie sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które w przypadku zderzenia dwóch pojazdów silnikowych powodującego

uszkodzenia ciała pasażera jednego z tych pojazdów, gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców tych pojazdów, zezwalają na ograniczenie lub wyłączenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonych.

Podpisy

i — Punkt 36 zdanie pierwsze w niniejszym tekście był przedmiotem zmian o charakterze językowym, po pierwotnym umieszczeniu na stronie internetowej.