



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 20 grudnia 2017 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 3 akapit pierwszy – Pojęcie „ruchu pojazdów” – Uregulowanie krajowe wykluczające prowadzenie pojazdów mechanicznych na drogach lub terenach, które nie są „zdatne do ruchu”, z wyjątkiem tych, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak „powszechnie używane”

W sprawie C-334/16

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Audiencia Provincial de Albacete (sąd okręgowy w Albacete, Hiszpania) postanowieniem z dnia 23 maja 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 czerwca 2016 r., w postępowaniu:

José Luis Núñez Torreiro

przeciwko

AIG Europe Limited, Sucursal en España, uprzednio Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: C.G. Fernlund, prezes izby, A. Arabadjiev (sprawozdawca) i E. Regan, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: L. Carrasco Marco, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 5 kwietnia 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu AIG Europe Limited, Sucursal en España oraz Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) przez J. Marína Lópeza, abogado,
- w imieniu rządu hiszpańskiego przez V. Ester Casas, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzgo oraz J. Mentgen, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: hiszpański.

- w imieniu Irlandii przez A. Joyce’a oraz L. Williams i G. Hodge, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez G. Gilmore, barrister,
- w imieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przez J. Kraehling, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez A. Batesa, barrister,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Riusa i K.P. Wojcika, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 14 czerwca 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 i 5 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).
- 2 Wniosek ów został złożony w ramach sporu pomiędzy Josém Luisem Núñezem Torreirem a AIG Europe Limited, Sucursal en España, uprzednio Chartis Europe Limited, Sucursal en España (zwanym dalej „AIG”) i Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (hiszpańskim towarzystwem zakładów ubezpieczeń i reasekuracji) w przedmiocie wypłaty odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (zwanym dalej „obowiązkowym ubezpieczeniem”) w następstwie wypadku, do którego doszło na terenie przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 1, 2 i 20 dyrektywy 2009/103 przewidują:
 - „(1) Dyrektywa [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. 1972, L 103, s. 1)], druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych [(Dz.U. 1984, L 8, s. 17)], trzecia dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. [w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1990, L 129, s. 33)] oraz dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. [w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. 2000, L 181, s. 65)] zostały kilkakrotnie znacząco zmienione [...]. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości te cztery dyrektywy oraz dyrektywę 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającą dyrektywy [72/166], [84/5], 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę [2000/26] Parlamentu

Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [(Dz.U. 2005, L 149, p. 14)] należy ujednolicić.

- (2) Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [...] ma dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzi ono również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowi znaczącą część [unijnego] rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania [Unii] w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

[...]

- (20) Poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze [Unii] wypadek miał miejsce”.

4 Zgodnie z art. 1 owej dyrektywy:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

- 1) »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy [mechaniczny] przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie;

[...]”.

5 Artykuł 3 omawianej dyrektywy przewiduje:

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

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

[...]

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

6 Artykuł 5 tej dyrektywy stanowi:

„1. Państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo od art. 3 w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych; lista takich osób zostaje sporządzona przez dane państwo i notyfikowana innym państwom członkowskim i Komisji.

[...]

2. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania art. 3 w zakresie niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalną tablicę; lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostaje sporządzona przez dane państwo i przekazana innym państwom członkowskim i Komisji.

[...]”.

- 7 Artykuł 29 dyrektywy 2009/103 ma następujące brzmienie:

„Dyrektywy [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] i [2005/14] [...] zostają uchylone [...].

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II”.

Prawo hiszpańskie

- 8 Artykuł 1 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych) z dnia 5 listopada 2004 r., ujednoliconej przez Real Decreto Legislativo 8/2004 (dekret królewski z mocą ustawy 8/2004) z dnia 29 października 2004 r. (BOE nr 267 z dnia 5 listopada 2004 r., s. 3662) (zwanej dalej „ustawą o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym”), przewiduje:

„1. Kierowca pojazdów mechanicznych jest odpowiedzialny z tytułu ryzyka związanego z ich prowadzeniem, za szkody na osobie lub szkody na mieniu wyrządzone w związku z ruchem pojazdów.

[...]

6. Pojęcia »pojazdów mechanicznych« i »okoliczności związanej z ruchem« określone są dla celów niniejszej ustawy w drodze rozporządzenia. W każdym wypadku za okoliczności związane z ruchem nie uznaje się okoliczności wynikających z korzystania z pojazdu mechanicznego jako narzędzia służącego do popełnienia umyślnego przestępstwa przeciwko osobom i mieniu”.

- 9 Artykuł 7 ust. 1 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym stanowi:

„Ubezpieczyciel powinien w granicach obowiązkowego ubezpieczenia i na podstawie tego ubezpieczenia wypłacić poszkodowanemu kwotę odpowiadającą szkodom poniesionym na jego osobie i na jego mieniu oraz koszty i inne odszkodowania, do których ma prawo zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zostanie on zwolniony z tego obowiązku jedynie w sytuacji, gdy udowodni, że okoliczność nie wiąże się z powstaniem odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 1 niniejszej ustawy.

[...]”.

- 10 Artykuł 2 Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (dekretu królewskiego 1507/2008 o zatwierdzeniu rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych) z dnia 12 września 2008 r. (BOE nr 222 z dnia 13 września 2008 r., s. 37487) (zwanego dalej „rozporządzenie o obowiązkowym ubezpieczeniu”) ma następujące brzmienie:

„1. Do celów odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem regulowanym niniejszym rozporządzeniem »okoliczności związane z ruchem« oznaczają okoliczności wynikające z ryzyka związanego z prowadzeniem pojazdów mechanicznych, do którego odnosi się poprzedni artykuł, zarówno w garażach i parkingach, jak i na drogach lub terenach publicznych i prywatnych zdalnych do ruchu pojazdów, miejskich lub międzymiastowych oraz drogach lub terenach, które choć nie są zdalne do tego celu, są powszechnie używane.

[...]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 11 W dniu 28 czerwca 2012 r. J.L. Núñez Torreiro, oficer armii hiszpańskiej, uczestniczył w nocnych ćwiczeniach wojskowych na przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych terenie znajdującym się w Churchilla (Hiszpania), gdy terenowy, kołowy pojazd wojskowy typu „Aníbal” (zwany dalej „rozpatrywanym pojazdem”), ubezpieczony przez AIG na podstawie obowiązkowego ubezpieczenia, w którym to pojeździe znajdował się jako pasażer J.L. Núñez Torreiro, przewrócił się, co spowodowało u tego ostatniego różne obrażenia. Pojazd ów przemieszał się na obszarze przeznaczonym nie dla pojazdów kołowych, lecz dla pojazdów gąsienicowych.
- 12 Na podstawie art. 7 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym J.L. Núñez Torreiro zażądał od AIG wypłaty odszkodowania w wysokości 15 300,56 EUR z tytułu szkody, jakiej doznał wskutek tego wypadku.
- 13 AIG, powołując się na art. 1 ust. 6 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym w związku z art. 2 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu, odmówił mu wypłaty tej kwoty, twierdząc, że wypadek nie wynikał z „okoliczności związanej z ruchem”, ponieważ doszło do niego, podczas gdy rozpatrywany pojazd poruszał się po terenie przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych, na który to teren dostęp wszelkiego rodzaju pojazdów niewojskowych był ograniczony. Ów zakład ubezpieczeń uważał bowiem, że teren ten nie był „zdatny do ruchu” ani też „powszechnie używany” w rozumieniu art. 2 tego rozporządzenia.
- 14 José Luis Núñez Torreiro pozwał AIG przed Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (sądem pierwszej instancji nr 1 w Albacete, Hiszpania). Wyrokiem z dnia 3 listopada 2015 r. sąd ów oddalił powództwo zainteresowanego, uznawszy, że urazy tego ostatniego nie wynikały z „okoliczności związanej z ruchem”, ponieważ pojazd, w którym się znajdował, przemierzał teren, który ani nie był zdatny do ruchu, ani powszechnie używany.
- 15 José Luis Núñez Torreiro zaskarżył ów wyrok do sądu odsyłającego, Audiencia Provincial de Albacete (sądu okręgowego w Albacete, Hiszpania), podnosząc, że wykładni art. 1 ust. 6 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym w związku z art. 2 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu należy dokonywać w sposób zawężający zgodnie ze stanowiskiem przyjętym w wyroku z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), w którym Trybunał orzekł, iż nie można wykluczyć odpowiedzialności ubezpieczyciela, jeżeli pojazd był używany zgodnie z jego normalną funkcją.
- 16 Sąd odsyłający powziął wątpliwości co do zgodności art. 1 ust. 6 i art. 7 ust. 1 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym w związku z art. 2 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu z art. 3 dyrektywy 2009/103, ponieważ te przepisy prawa krajowego skutkują tym, że w niektórych okolicznościach, takich jak te będące przedmiotem sporu rozpatrywanego przez ten sąd, odpowiedzialność związana z korzystaniem z pojazdów mechanicznych nie musi być obowiązkowo objęta ubezpieczeniem. Sąd odsyłający uważa, że jedynymi wyjątkami od tego obowiązku są te wskazane w art. 5 owej dyrektywy. Ponadto, sąd ów twierdzi, że w wyroku z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), Trybunał orzekł w szczególności, że pojęcie „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 dyrektywy 2009/103 nie może być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego.
- 17 Z tego wynika, zdaniem sądu odsyłającego, że państwa członkowskie nie mają możliwości ustanowienia odstępstw ani od obowiązku ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, ani od pojęcia „ruchu pojazdów”, oprócz tych wskazanych w art. 5 dyrektywy 2009/103 lub w przypadku gdy dany pojazd nie jest używany zgodnie z jego normalną funkcją. Wyjątki od pojęcia „okoliczności związanej z ruchem” wynikające z ograniczenia, na mocy art. 2 ust. 1 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu, takich okoliczności do okoliczności, które mają miejsce na terenie „zdatnym do ruchu” lub który „choć nie

[jest] zd[ati]n[y] do tego celu, [jest] powszechnie używan[y]”, są zatem niezgodne z prawem Unii. Podobnie jest w przypadku art. 2 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia, który przewiduje wyjątek od obowiązku ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów w odniesieniu do korzystania z nich na torach sportowych, w portach i na lotniskach, a także jako narzędzi służących do działalności przemysłowej, rolniczej lub w celu popełnienia przestępstw umyślnych.

18 W tych okolicznościach Audiencia Provincial de Albacete (sąd okręgowy w Albacete) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy pojęcie »ruchu pojazdów« lub »okoliczności związanej z ruchem« jako ryzyko, które ma być pokryte ubezpieczeniem w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z korzystaniem z pojazdów mechanicznych i ruchem tych pojazdów, do którego odnosi się prawodawstwo Unii (w szczególności w art. 3 dyrektywy 2009/103), może zostać określone w uregulowaniach krajowych państwa członkowskiego w sposób odmienny niż w uregulowaniach Unii?
- 2) W wypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej, czy z zakresu tego pojęcia mogą być wyłączone (oprócz określonych osób, tablic lub rodzajów pojazdów, jak upoważnia do tego art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 2009/103), w zależności od miejsc, w jakich ruch się odbywa, przypadki ruchu takie jak po drogach lub na terenach »niezdatnych« do ruchu?
- 3) Czy ponadto z zakresu pojęcia »okoliczności związanej z ruchem« może być wyłączona określona aktywność pojazdu związana z celem, któremu pojazd ten służy (takim jak korzystanie w celach sportowych, przemysłowych lub rolniczych) lub związana z zamiarem kierowcy (takim jak popełnienie pojazdem umyślnego przestępstwa)?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań pierwszego i drugiego

- 19 Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy zbadać łącznie, sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, które pozwala wykluczyć z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkody powstałe przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych na drogach i terenach, które nie są „zdatne do ruchu”, z wyjątkiem tych, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak „powszechnie używane”.
- 20 W niniejszej sprawie owe pytania opierają się na założeniu, według którego zgodnie z uregulowaniem prawa hiszpańskiego z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem można wykluczyć szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych na terenie przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych, takim jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, ponieważ teren ów stanowi teren niezdatny do ruchu pojazdów i który, co więcej, nie jest „powszechnie używany” w rozumieniu art. 2 ust. 1 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu.
- 21 W tym względzie art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 stanowi, że z zastrzeżeniem art. 5 tej 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.
- 22 Na wstępie należy zauważyć, że kołowy pojazd wojskowy typu „Aníbal” taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym objęty jest zakresem pojęcia „pojazdu”, o którym mowa w art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103, gdyż stanowi on „pojazd silnikowy [mechaniczny] przeznaczony do

podróżowania łądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach”. Ponadto bezsporne jest, że ów pojazd normalnie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego i nie jest objęty odstępstwem przyjętym na podstawie art. 5 tej dyrektywy.

- 23 W celu udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedłożone pytania należy ustalić, czy okoliczności takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym objęte są zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy rzeczony dyrektywy.
- 24 Należy przypomnieć w tym względzie, iż Trybunał orzekł, że to samo pojęcie w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 (zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”), którego brzmienie odpowiada zasadniczo brzmieniu art. 3 akapit pierwszy i drugi dyrektywy 2009/103, nie może być pozostawione ocenie każdego państwa członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, z uwzględnieniem w szczególności jego kontekstu oraz celów przepisów, których stanowi ono część (zob. podobnie wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 41, 42; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 31).
- 25 W tym względzie, jak przewiduje motyw 1 dyrektywy 2009/103, ujednoliciła ona pierwszą dyrektywę, drugą dyrektywę 84/5, trzecią dyrektywę 90/232, dyrektywę 2000/26 oraz dyrektywę 2005/14. Owe dyrektywy stopniowo precyzowały obowiązki państw członkowskich w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia. Zmierały 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 (zob. podobnie wyroki: z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 26; z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 50; z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 32).
- 26 Z motywów 2 i 20 dyrektywy 2009/103 wynika w istocie, że dąży ona do realizacji tych samych celów.
- 27 Ponadto rozwój przepisów prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia wskazuje, że cel ochrony ofiar wypadków spowodowanych przez te pojazdy był stale wspierany przez prawodawcę Unii (zob. podobnie wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 52–55; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 33).
- 28 Z powyższych rozważań wynika, 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 używanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu (zob. podobnie wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 59; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 34).
- 29 W tym względzie Trybunał określił, że w zakresie, w jakim pojazdy mechaniczne, o których mowa w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy, którego brzmienie odpowiada brzmieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103, mają, niezależnie od swych cech, normalnie służyć jako środki transportu, pojęcie to obejmuje swym zakresem każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 37, 38).
- 30 Trybunał orzekł również, że zakres rzeczony pojęcia nie zależy od cech charakterystycznych terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 35).

- 31 Żaden z przepisów dyrektywy 2009/103 nie ogranicza zresztą zakresu obowiązku ubezpieczenia i wynikającej z tego obowiązku ochrony względem poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne do przypadków używania tych pojazdów na określonych rodzajach terenów lub na określonych rodzajach dróg (zob. podobnie wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 36).
- 32 W niniejszym przypadku bezsporne jest, że rozpatrywany pojazd w momencie, w którym przewrócił się, raniąc w ten sposób J.L. Núñeza Torreiro, był używany jako środek transportu.
- 33 Takie używanie pojazdu jest objęte zatem zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103.
- 34 Okoliczność, że, jak wynika z postanowienia odsyłającego, rozpatrywany pojazd poruszał się, gdy się przewrócił, po terenie przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych, na który to teren dostęp jakichkolwiek pojazdów niewojskowych jest zakazany, i na obszarze tego terenu, który nie był zdatny do ruchu pojazdów kołowych, nie może mieć żadnego wpływu na ten wniosek i w związku z tym na ograniczenie obowiązku ubezpieczenia, który wynika z tego przepisu.
- 35 Tymczasem uregulowanie takie jak to rozpatrywane w postępowaniu głównym skutkuje uzależnieniem zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem od cech charakterystycznych terenu, na którym używany był pojazd mechaniczny. Uregulowanie to pozwala bowiem ograniczyć zakres ogólnego obowiązku ubezpieczenia, który państwa członkowskie są zobowiązane ustanowić w prawie krajowym zgodnie z art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, i w rezultacie wynikającą z tego obowiązku ochronę przyznaną względem poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne – do przypadków używania tych pojazdów na określonych rodzajach terenów lub na określonych rodzajach dróg.
- 36 W świetle powyższych rozważań na pytania pierwsze i drugie należy odpowiedzieć, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, które pozwala wykluczyć z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkody powstałe przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych na drogach i terenach, które nie są „zdatne do ruchu”, z wyjątkiem tych, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak „powszechnie używane”.

W przedmiocie pytania trzeciego

- 37 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, takiemu jak art. 1 ust. 6 i art. 7 ust. 1 ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu komunikacyjnym w związku z art. 2 ust. 2 i 3 rozporządzenia o obowiązkowym ubezpieczeniu, które wyklucza z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkody powstałe w związku z używaniem pojazdu w ramach aktywności sportowej, działalności przemysłowej i rolniczej, w portach i na lotniskach, a także w ramach popełnienia umyślnego przestępstwa.
- 38 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecnictwem Trybunału pytania dotyczące wykładni prawa Unii, z którymi zwrócił się do Trybunału sąd krajowy w ramach stanu prawnego i faktycznego, za którego ustalenie jest on odpowiedzialny, a prawidłowość tego ustalenia nie podlega ocenie Trybunału, korzystają z domniemania, iż mają znaczenie dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w trybie prejudycjalnym, o które wnioskował sąd krajowy, jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą się zwrócono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu

faktycznego i prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedłożone mu pytania (wyrok z dnia 20 lipca 2017 r., *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, pkt 56 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 39 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, że szkody poniesione przez J.L. Núñeza Torreiro wynikają z wypadku, w którym brał udział kołowy pojazd wojskowy typu „Aníbal”, który poruszał się po przeznaczonym dla pojazdów gaśnicowych obszarze terenu przeznaczonego do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych. Spór w postępowaniu głównym nie dotyczy zatem korzystania z tego pojazdu w ramach aktywności sportowej, działalności przemysłowej lub rolniczej, w portach lub na lotniskach, ani w ramach popełnienia umyślnego przestępstwa.
- 40 W tych okolicznościach wydaje się oczywiste, że wykładnia art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, o którą się zwrócono w ramach trzeciego pytania, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu postępowania głównego i w związku z tym pytanie to jest niedopuszczalne.

W przedmiocie kosztów

- 41 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 (szósta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 3 akapit pierwszy 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 stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, które pozwala wykluczyć z zakresu objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkody powstałe przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych na drogach i terenach, które nie są „zdatne do ruchu”, z wyjątkiem tych, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak „powszechnie używane”.

Podpisy