



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 14 września 2017 r.\*

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywy 72/166/EWG, 84/5/EWG, 90/232/EWG i 2009/103/WE – Kradzież pojazdu – Wypadek w ruchu drogowym – Uszkodzenie ciała i szkoda materialna poniesione przez ubezpieczonego właściciela pojazdu jako pieszego – Odpowiedzialność cywilna – Odszkodowanie – Pokrycie przez obowiązkowe ubezpieczenie – Klauzule wyłączające – Uregulowanie krajowe wyłączające możliwość otrzymania odszkodowania z ubezpieczenia przez ubezpieczonego właściciela pojazdu – Zgodność z wymienionymi dyrektywami – Pojęcie poszkodowanej osoby trzeciej

W sprawie C-503/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal da Relação de Évora (sąd apelacyjny w Évorze, Portugalia) postanowieniem z dnia 16 czerwca 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 września 2016 r., w postępowaniu:

**Luís Isidro Delgado Mendes**

przeciwko

**Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,**

TRYBUNAŁ (szósta izba),

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

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- przez Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA przez V. Ferreira Piresa, advogado,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez P. Costę de Oliveirę, K.P. Wojcika oraz B. Rechenę, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

\* Język postępowania: portugalski.

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 1 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 (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Luísem Isidrem Delgadem Mendesem a Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA (zwaną dalej „spółką CA Seguros”) w przedmiocie zapłaty przez tę spółkę odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych za szkodę poniesioną przez L.I. Delgada Mendesa w wyniku wypadku w ruchu drogowym.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

- 3 Zgodnie z 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. 1972, L 103, s. 1, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”):

„[...] [K]ażde 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 1 ust. 1 drugiej dyrektywy 84/5/EWG Rady 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), zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. 2005, L 149, s. 14) (zwaną dalej „drugą dyrektywą”), przewidywał:

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

- 5 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy stanowił:

„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,

[...]

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”.

- 6 Artykuł 1 akapit pierwszy 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. 1990, L 129, s. 33), zmienionej dyrektywą 2005/14 (zwanej dalej „trzecią dyrektywą”), przewidywał w szczególności, że „ubezpieczenie określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu”.
- 7 Artykuł 1a trzeciej dyrektywy stanowił:  
  
„Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] obejmuje szkody na osobie [uszkodzenie ciała] 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”.
- 8 Dyrektywa 2009/103 ujednoliciła istniejące wcześniej dyrektywy w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych i w konsekwencji uchyliła te dyrektywy z dniem 27 października 2009 r. Zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku II do tej dyrektywy art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy odpowiada art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/103, a art. 1a trzeciej dyrektywy odpowiada art. 12 ust. 3 dyrektywy 2009/103.

### ***Prawo portugalskie***

- 9 Zgodnie z art. 4 ust. 1 decreto-lei n° 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n° 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n°s 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n° 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (dekretu z mocą ustawy nr 291/2007 dotyczącego przyjęcia systemu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych i częściowo transponującego 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) z dnia 21 sierpnia 2007 r. (*Diário da República*, seria 1, nr 160 z dnia 21 sierpnia 2007 r.):

„Każda osoba, która może zostać pociągnięta do cywilnej odpowiedzialności za naprawę uszkodzenia ciała lub szkód materialnych wyrządzonych osobom trzecim przez naziemny pojazd silnikowy lub jego przyczepy, dla prowadzenia którego wymagany jest szczególny tytuł i który normalnie przebywa w Portugalii, musi, aby pojazd ten został dopuszczony do ruchu, zostać objęta ubezpieczeniem, które zabezpiecza taką odpowiedzialność, w rozumieniu niniejszego dekretu z mocą ustawy”.

10 Artykuł 11 ust. 2 dekretu z mocą ustawy nr 291/2007 stanowi:

„Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 4, obejmuje wszystkie szkody poniesione przez pieszych, rowerzystów i innych niezmotoryzowanych uczestników dróg, w przypadku i w zakresie, w jakim ustawa mająca zastosowanie do odpowiedzialności cywilnej wynikającej z wypadku drogowego postanawia o naprawie tych szkód”.

11 Artykuł 14 ust. 2 lit. b) tej ustawy stanowi:

„Z gwarancji ubezpieczeniowej wyłącza się również wszelkie szkody materialne wyrządzone następującym osobom: [...] ubezpieczającemu”.

12 Artykuł 15 ust. 3 wspomnianego dekretu z mocą ustawy przewiduje:

„W przypadku kradzieży, rozboju lub zaboru w celu krótkotrwałego użycia pojazdów silnikowych oraz w razie wypadków drogowych spowodowanych umyślnie ubezpieczenie nie gwarantuje zapłaty odszkodowań należnych od odpowiednich sprawców i pomocników na rzecz właściciela [...]”.

### **Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne**

13 W dniu 26 kwietnia 2009 r. L.I. Delgado Mendes i jego małżonka znajdowali się na należącej do nich posiadłości położonej w Chamusca (Portugalia), na dziedzińcu której zaparkowane były dwa pojazdy mechaniczne: jeden należący do L.I. Delgada Mendesa, a drugi do jego żony. Około godziny 18.00 zainteresowani stwierdzili, że za kierownicą pojazdu należącego do L.I. Delgada Mendesa znajdował się nieznany im mężczyzna, który uruchomił ów pojazd. Luís Isidro Delgado Mendes wraz ze swoją małżonką natychmiast zajęli miejsca w drugim pojeździe i ruszyli w pościg za wspomnianym pojazdem.

14 Dotarłszy do skrzyżowania, pojazd należący do L.I. Delgada Mendesa zatrzymał się. Luís Isidro Delgado Mendes również zatrzymał się w odległości ok. 20 m od niego i wysiadł z pojazdu swojej małżonki, kierując się w stronę swojego pojazdu.

15 Kierowca pojazdu należącego do L.I. Delgada Mendesa włączył wówczas bieg wsteczny, tak że pojazd ten potrafił zarówno prawy bok pojazdu małżonki L.I. Delgada Mendesa, jak i samego L.I. Delgada Mendesa, przewracając go na ziemię. Wspomniany kierowca ruszył do przodu, a następnie ponownie cofnął pojazd w sposób nagły i szybki, przewracając L.I. Delgada Mendesa, który właśnie wstał, i przejechał po nim oraz ciągnął go jego własnym samochodem przez odcinek około ośmiu metrów.

16 Bezpośrednio w wyniku tego wypadku Luís Isidro Delgado Mendes doznał licznych złamań i urazów. Od dnia 8 lutego 2011 r. poddany był leczeniu, przebywał na zwolnieniu z pracy przez 654 dni i doznał licznych trwałych uszkodzeń.

17 W dniu wspomnianego wypadku odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone osobom trzecim przez pojazd L.I. Delgada Mendesa była ubezpieczona przez CA Seguros na podstawie polisy ubezpieczeniowej wskazującej na zainteresowanego jako ubezpieczającego i zwykłego użytkownika tego pojazdu. Wspomniana polisa ubezpieczeniowa zawierała w szczególności następujące postanowienia:

– osobą trzecią jest „każda osoba, która w wyniku wypadku objętego umową poniosła szkodę, która może zostać naprawiona lub za którą można wypłacić odszkodowanie w rozumieniu prawa cywilnego lub w rozumieniu niniejszej polisy ubezpieczeniowej” [klauzula 1 lit. e)];

- „niniejsza umowa ma na celu wykonanie obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej związanej z ruchem pojazdów mechanicznych, przewidzianego w art. 4 dekretu z mocą ustawy [nr 291/2007]” (klauzula 2 pkt 1);
  - „niniejsza umowa gwarantuje, w granicach i na warunkach określonych w ustawie:
    - a) odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego, właściciela pojazdu [...], a także osób, które go w uprawniony sposób posiadają lub prowadzą, za uszkodzenia ciała i szkody materialne wyrządzone osobom trzecim;
    - b) naprawę szkody należną od sprawców kradzieży, rozboju, zaboru w celu krótkotrwałego użycia pojazdów silnikowych lub sprawców wypadków drogowych spowodowanych umyślnie” (klauzula 2 pkt 2);
  - „niniejsza umowa obejmuje [...] w odniesieniu do wypadków, które miały miejsce na terytorium Portugalii, obowiązek odszkodowania ustanowiony przez prawo cywilne” [klauzula 4 pkt 1 lit. a)];
  - „wyłączone z gwarancji obowiązkowego ubezpieczenia są wszystkie szkody materialne wyrządzone ubezpieczającemu” [klauzula 5 pkt 2 lit. b)];
  - w „przypadku rozboju [...] i wypadków drogowych spowodowanych w sposób zawiniony ubezpieczenie nie gwarantuje odszkodowania należnego od odpowiednich sprawców i pomocników wobec właściciela [...]” (klauzula 5 pkt 5).
- 18 Luís Isidro Delgado Mendes wniósł pozew do Comarca de Santarém (sądu rejonowego w Santarém, Portugalia), zmierzający do nakazania spółce CA Seguros zapłaty na jego rzecz odszkodowania w łącznej wysokości 210 641,00 EUR tytułem poniesionych szkód majątkowych i niemajątkowych, powiększonego o odsetki według stopy ustawowej liczone od dnia doręczenia tego pozwu. Spółka CA Seguros wniosła, z wielu powodów, o oddalenie tego pozwu.
- 19 Wspomniany sąd oddalił powództwo L.I. Delgada Mendesa jako bezzasadne, w szczególności z tego powodu, że na podstawie art. 15 ust. 3 dekretu z mocą ustawy nr 291/2007 właściciel pojazdu był wyłączony z kręgu potencjalnych beneficjentów zawartego ubezpieczenia.
- 20 Luís Isidro Delgado Mendes wniósł odwołanie od tego wyroku do Tribunal da Relação de Évora (sądu apelacyjnego w Évora, Portugalia). Podniósł on w szczególności, że należy dokonywać restrykcyjnej wykładni wspomnianego art. 15 ust. 3 w ten sposób, iż przepis ten wyłącza jedynie odszkodowanie za szkody materialne poniesione przez właściciela pojazdu. W rzeczywistości bowiem przez takie sformułowanie ustawodawca nie miał na myśli wypadków takich jak ten, którego ofiarą był L.I. Delgado Mendes. Ponieważ głównym celem spornej w postępowaniu głównym umowy ubezpieczenia jest ochrona ofiar doznających uszkodzeń ciała poprzez wypłatę odszkodowania na rzecz każdej osoby, z wyjątkiem samego kierowcy, odszkodowanie za obrażenia ciała doznane przez L.I. Delgada Mendesa należy w niniejszej sprawie do sytuacji „poszkodowanych osób trzecich”.
- 21 CA Seguros nie zgadza się z taką restrykcyjną wykładnią i podnosi w szczególności, że naruszałaby ona art. 9 código civil (kodeksu cywilnego), ponieważ dane ubezpieczenie zmierzało do zagwarantowania odpowiedzialności „każdej osobie, która może zostać uznana za odpowiedzialną na zasadach prawa cywilnego za naprawę szkód wyrządzonych osobom trzecim przez naziemny pojazd silnikowy”. Tymczasem nie można dopuścić, aby osoba odpowiedzialna za ryzyko wynikające z poruszania się pojazdu samochodowego sama była chroniona z tytułu odpowiedzialności cywilnej, tak jakby miała status osoby trzeciej.
- 22 Sąd odsyłający zauważa, że przedmiot odwołania ogranicza się do ustalenia związku istniejącego między z jednej strony zdarzeniem powodującym powstanie odpowiedzialności i wynikającego z niej obowiązku zapłaty odszkodowania na rzecz ofiary, a z drugiej strony granicami i zakresem zastosowania spornej w postępowaniu głównym umowy ubezpieczenia.

- 23 Tribunal da Relação de Évora (sąd apelacyjny w Évorze) wskazuje, że zgadza się zarówno z odpowiedzialnością kierowcy pojazdu L.I. Delgada Mendesa, ubezpieczonego przez CA Seguros, za spowodowanie wypadku, jak i z ciążącym na kierowcy obowiązkiem naprawienia wyrządzonych przez niego szkód. Sąd ten wyjaśnia, że na podstawie umowy ubezpieczenia zawartej pomiędzy L.I. Delgadem Mendesem i spółką CA Seguros wspomniane towarzystwo ubezpieczeniowe znajduje się obecnie w sytuacji, w której ofiara jest osobą trzecią względem stosunku ubezpieczenia istniejącego pomiędzy właścicielem pojazdu a jego towarzystwem ubezpieczeniowym, odpowiedzialnym w oczywisty sposób za szkody wynikające z wyłącznej winy wspomnianego kierowcy.
- 24 Tymczasem sprawa główna ma dwie cechy charakterystyczne: wypadek został spowodowany umyślnie przez kierowcę pojazdu L.I. Delgada Mendesa, a powód, będący ofiarą, był ubezpieczającym ubezpieczenia dotyczącego tego pojazdu.
- 25 Jeżeli chodzi o pierwszą z owych cech charakterystycznych, sąd odsyłający wyjaśnił, że obowiązek dokonania przez ubezpieczyciela wypłaty odszkodowania za szkody wynikające z wypadku w ruchu drogowym spowodowanego umyślnie został ustanowiony od 2007 r. przez utrwalone orzecznictwo Supremo Tribunal de Justiça (sądu najwyższego, Portugalia).
- 26 Niemniej jednak, jeżeli chodzi o drugą z tych cech charakterystycznych, zarówno art. 15 ust. 3 dekretu z mocą ustawy nr 291/2007, jak i sporna w postępowaniu głównym umowa ubezpieczenia przewidywały wyraźnie, że „w przypadku kradzieży [...] i wypadków drogowych spowodowanych w sposób zawiniony ubezpieczenie nie gwarantuje odszkodowania należnego od odpowiednich sprawców i pomocników wobec właściciela”. Tymczasem okoliczności niniejszej sprawy odpowiadają tym dwóm sytuacjom. Ponadto art. 14 ust. 2 lit. b) tego dekretu wyłącza również „z gwarancji obowiązkowego ubezpieczenia wszystkie szkody materialne wyrządzone ubezpieczającemu”.
- 27 Tribunal da Relação de Évora (sąd apelacyjny w Évorze) i CA Seguros uważają ponadto, że proponowana przez L.I. Delgada Mendesa wykładnia art. 15 ust. 3 dekretu z mocą ustawy nr 291/2007 nie odpowiada wymogom ustanowionym w tym zakresie w art. 9 kodeksu cywilnego.
- 28 Niemniej jednak sąd odsyłający ma wątpliwości co do zgodności art. 14 ust. 2 lit. b) i art. 15 ust. 3 dekretu z mocą ustawy nr 291/2007 (zwanym dalej „spornym uregulowaniem”) z prawem Unii. Twierdzi on w tym zakresie, że druga dyrektywa zastąpiła stosunek pomiędzy właścicielem i ubezpieczycielem, właściwy dla umowy ubezpieczenia, stosunkiem istniejącym pomiędzy ubezpieczycielem i osobą odpowiedzialną za wypadek oraz że trzecia dyrektywa potwierdziła, iż decydującym stosunkiem, jeżeli chodzi o każdy przepis lub klauzulę umowną wyłączającą ubezpieczenie, był stosunek pomiędzy ubezpieczycielem a właścicielem, które to podejście zostało powtórzone w 2008 r. przez Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy).
- 29 Ponadto sąd odsyłający uważa, że wyłączenie osób przewidzianych w spornym uregulowaniu jest określone na podstawie obiektywnych i abstrakcyjnych kryteriów, co zostało już uznane przez Trybunał za sprzeczne z odnośnymi dyrektywami. Sąd ten zastanawia się również nad zgodnością wspomnianych wyłączeń, opartych wyłącznie na statusie właściciela pojazdu będącego przedmiotem wypadku, z zasadą równego traktowania.
- 30 W tych okolicznościach Tribunal da Relação de Évora (sąd apelacyjny w Évorze) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy w razie wypadku w ruchu drogowym powodującego obrażenia ciała i szkody materialne dla pieszego, który został w sposób umyślny potrącony przez pojazd samochodowy, którego był właścicielem, a który był prowadzony przez sprawcę kradzieży tego pojazdu, prawo [Unii], a konkretnie [art.] 12 ust. 3 i [art.] 13 ust. 1 dyrektywy [2009/103] [...], sprzeciwia się wyłączeniu przez prawo krajowe jakiegokolwiek odszkodowania na rzecz wspomnianego pieszego na tej podstawie, iż ów pieszy posiada status właściciela pojazdu i ubezpieczającego?”.

## W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 31 Tytułem wstępu należy w pierwszej kolejności zauważyć, że dyrektywa 2009/103 nie ma zastosowania *ratione temporis* do sporu w postępowaniu głównym. W rzeczywistości bowiem, z uwagi na datę wypadku będącego źródłem tego sporu, w niniejszej sprawie mają zastosowanie w szczególności art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1a trzeciej dyrektywy.
- 32 Następnie, w celu udzielenia użytecznej odpowiedzi na zadane pytanie, należy uwzględnić, poza przepisami wyraźnie przewidzianymi w pytaniu prejudycjalnym, również art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, a także art. 1 ust. 1 drugiej dyrektywy.
- 33 Wreszcie, ponieważ sąd odsyłający wyjaśnił, że obowiązek zapłaty odszkodowania przez ubezpieczającego z tytułu szkód powstałych w wypadkach spowodowanych umyślnie został ustanowiony od 2007 r. w utrwalonym orzecznictwie Supremo Tribunal de Justiça (sądu najwyższego), okazuje się, iż zadane pytanie dotyczy w rzeczywistości nie tylko tego, czy dyrektywy od pierwszej do trzeciej sprzeciwiają się objęciu zakresem obowiązkowego ubezpieczenia szkód wyrządzonych w wypadkach w ruchu drogowym spowodowanych umyślnie, lecz w szczególności zgodności ze wspomnianymi dyrektywami wyłączenia z takiego zakresu pieszego z tego tylko powodu, że pieszy ten był ubezpieczającym i właścicielem pojazdu, który spowodował szkody.
- 34 W związku z tym należy uznać, że przez swoje pytanie sąd odsyłający w istocie pyta Trybunał, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 1 ust. 1 i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy, a także art. 1a trzeciej dyrektywy powinny być interpretowane w ten sposób, że sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, które wyłącza z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej związanej z ruchem pojazdów mechanicznych – a tym samym z uzyskania odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia – uszkodzenia ciała i szkody materialne poniesione przez poszkodowanego w wypadku drogowym pieszego z tego tylko powodu, że ów pieszy był ubezpieczającym i właścicielem pojazdu, który spowodował te szkody.
- 35 W tym względzie w pierwszej kolejności należy przypomnieć, że przepisy Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych zmierzają do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach oraz do zagwarantowania poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie Unii, w którym nastąpił wypadek (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 27).
- 36 W ten sposób pierwsza dyrektywa, doprecyzowana i uzupełniona przez dyrektywy drugą i trzecią, zobowiązuje państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu pojazdów mechanicznych przebywających zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem, i precyzuje w szczególności typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 37 W kwestii tej Trybunał orzekł już, że celem art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy jest zagwarantowanie, aby obowiązkowe ubezpieczenie z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów zapewniło wszystkim pasażerom poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez pojazd uzyskanie odszkodowania za szkody, jakie ponieśli (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 29).
- 38 W rzeczywistości bowiem ewolucja przepisów prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia wskazuje, że ów cel ochrony ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy był stale wspierany przez prawodawcę Unii (wyrok z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 52).

- 39 W szczególności dyrektywa 2005/14 rozszerzyła, poprzez wprowadzenie art. 1a do trzeciej dyrektywy, zakres pokrycia ubezpieczeniem przewidziany w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy o uszkodzenia ciała i szkody materialne poniesione przez pieszych, rowerzystów i pozostałych niezmotoryzowanych użytkowników dróg (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 55).
- 40 W konsekwencji, ponieważ L.I. Delgado Mendes w chwili wypadku miał status pieszego będącego przedmiotem postępowania głównego, należy stwierdzić, że art. 1a trzeciej dyrektywy nakazuje, aby obrażenia ciała i szkody materialne poniesione przez niego w wyniku takiego wypadku, i w stosunku do których pieszemu przysługuje prawo do odszkodowania zgodnie z cywilnym prawem krajowym, zostały objęte zakresem obowiązkowego ubezpieczenia dotyczącego jego pojazdu.
- 41 Jeżeli chodzi w szczególności o status ofiary wypadku w ruchu drogowym, ubezpieczającego i właściciela pojazdu biorącego udział w tym wypadku, należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż cel ochrony ofiar zamierzony przez dyrektywy od pierwszej do trzeciej nakazuje, aby sytuacja prawna właściciela pojazdu, który znajdował się na pokładzie tego pojazdu w chwili rzeczonego wypadku jako pasażer, była zrównana z sytuacją każdego innego pasażera będącego ofiarą tego samego wypadku (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 30).
- 42 Trybunał orzekł również, że cel ten sprzeciwia się też temu, aby przepisy krajowe zawężyły w nieuzasadniony sposób pojęcie pasażera objętego obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych, wyłączając z zakresu tego pojęcia osoby, które zajęły miejsce w części pojazdu, która nie była ani zaprojektowana do przewozu osób, ani odpowiednio w tym celu wyposażona (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 30).
- 43 Trybunał wywnioskował na tej podstawie, że wspomniany cel ochrony ofiar nakazuje również, aby sytuacja prawna osoby, która była ubezpieczona w celu prowadzenia tego pojazdu, ale która była pasażerem tego pojazdu w chwili wypadku, była zrównana z sytuacją każdego innego pasażera będącego ofiarą tego wypadku, i w związku z tym okoliczność, iż dana osoba była ubezpieczona w celu prowadzenia tego pojazdu, nie pozwala na wyłączenie tej osoby z pojęcia „poszkodowanej osoby trzeciej” w rozumieniu art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy, jeżeli była ona pasażerem tego pojazdu, a nie jego kierowcą (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 31, 32).
- 44 Analogicznie należy uznać, że okoliczność, iż pieszy potrącony w chwili wypadku w ruchu drogowym był ubezpieczającym i właścicielem pojazdu, który to pojazd spowodował ten wypadek, nie pozwala na wyłączenie tej osoby z pojęcia „poszkodowanej osoby trzeciej” w rozumieniu art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1a trzeciej dyrektywy.
- 45 W rzeczywistości bowiem, jak zauważył sąd odsyłający oraz jak słusznie zauważyła Komisja, okoliczność, iż właściciel danego pojazdu i ubezpieczający nie znajdował się na jego pokładzie w chwili wypadku, lecz został przewrócony, jako pieszy, przez ten pojazd, nie może uzasadniać odmiennego traktowania w świetle samego celu ochrony zamierzonego przez dyrektywy od pierwszej do trzeciej, o którym mowa w pkt 41 niniejszego wyroku.
- 46 Po drugie, jeżeli chodzi o prawa przyznane poszkodowanym osobom trzecim, należy 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 została bowiem określona i zagwarantowana przez uregulowanie Unii, natomiast druga jest zasadniczo regulowana przez prawo krajowe (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).



- 47 Jak orzekł już Trybunał, zarówno z celu, jak i z brzmienia dyrektyw od pierwszej do trzeciej wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej w państwach członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód powstałych w związku z ruchem pojazdów (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 Trybunał wyjaśnił jednak, 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 (effet utile) dyrektyw od pierwszej do trzeciej (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 49 Jak wyjaśnił to również Trybunał, dyrektywy te zostałyby pozbawione takiej skuteczności, gdyby 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 odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych, bądź to ograniczało takie prawo w sposób nieproporcjonalny. Jedynie zatem w wyjątkowych okolicznościach na podstawie indywidualnej oceny prawo to może zostać ograniczone (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 50 W związku z tym Trybunał orzekł, że wspomniane 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 z ruchu pojazdów mechanicznych (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 51 Podobnie jest, jeżeli chodzi o uregulowanie krajowe takie jak sporne uregulowanie, które pozwala na odmówienie pieszemu, tylko w oparciu o jego status ubezpieczającego i właściciela pojazdu, który spowodował po jego stronie obrażenia ciała i szkody materialne, prawa do odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych.
- 52 Trybunał orzekł już bowiem, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy sprzeciwia się temu, aby ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych mógł powoływać się na przepisy ustawowe lub klauzule umowne w celu odmowy zapłaty odszkodowania na rzecz ofiar wypadku spowodowanego przez ubezpieczony pojazd (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 33).
- 53 Trybunał orzekł również, że art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy ogranicza się jedynie do przypomnienia o tym obowiązku w odniesieniu do postanowień lub warunków polisy ubezpieczeniowej, o której mowa w tym przepisie, wyłączających z zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych szkody wyrządzone osobom trzecim poszkodowanym w wypadku w wyniku użytkowania lub prowadzenia ubezpieczonego pojazdu przez osoby do tego nieupoważnione, osoby nieposiadające prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa pojazdu (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 34).
- 54 Bez wątplenia, w drodze wyjątku od tego obowiązku, art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy przewiduje, że niektóre osoby poszkodowane w wypadkach mogą nie otrzymać odszkodowania od ubezpieczyciela ze względu na sytuację, którą same stworzyły. Chodzi o osoby dobrowolnie zajmujące

miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeżeli ubezpieczyciel może wykazać, że wiedziały one, iż pojazd został skradziony. Jednakże – i jak stwierdził już Trybunał – odstępstwo od art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy jest dopuszczalne wyłącznie w tej szczególnej sytuacji (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 35).

- 55 Niemniej jednak w postępowaniu głównym wiadomo, że nie mamy do czynienia z taką sytuacją.
- 56 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że sporne uregulowanie stanowi zagrożenie dla przewidzianej przez prawo Unii gwarancji, zgodnie z którą odpowiedzialność cywilna wynikająca z ruchu pojazdów mechanicznych, ustalona według właściwego prawa krajowego, powinna zostać objęta zakresem ubezpieczenia zgodnego z dyrektywami od pierwszej do trzeciej.
- 57 Z powyższego wynika, iż art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, a także art. 1 ust. 1 i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych mógł powoływać się na uregulowanie krajowe, takie jak sporne uregulowanie, w celu odmowy zapłaty odszkodowania na rzecz poszkodowanej osoby trzeciej za uszkodzenia ciała i szkody materialne poniesione w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd.
- 58 Po trzecie, należy zauważyć, że twierdzenia tego nie podważa argument spółki CA Seguros, zgodnie z którym system odpowiedzialności cywilnej zostałby poważnie zagrożony, gdyby owa odpowiedzialność mogła istnieć względem samej osoby ubezpieczonej, z czym wiązałoby się roszczenie o odszkodowanie sporne w postępowaniu głównym.
- 59 W tym względzie należy podkreślić, że sąd odsyłający wyjaśnił, iż przedmiot odwołania w postępowaniu głównym ogranicza się na tym etapie postępowania do zakresu już stwierdzonej odpowiedzialności cywilnej. W rzeczywistości bowiem sąd ten przyznał, że stwierdził już, iż kierowca ubezpieczonego pojazdu był odpowiedzialny za naprawę szkód, jakie wyrządził, oraz wskazał, że na podstawie umowy ubezpieczenia zawartej pomiędzy L.I. Delgadem Mendesem i spółką CA Seguros wspomniany zakład ubezpieczeń w braku spornego uregulowania byłby odpowiedzialny za naprawę szkód wynikających z wyłącznej winy kierowcy.
- 60 W związku z tym argument spółki CA Seguros jest sprzeczny z prawdą, ponieważ sąd odsyłający nie stwierdził powstania odpowiedzialności cywilnej L.I. Delgada Mendesa wobec niego samego, lecz powstanie odpowiedzialności cywilnej kierowcy pojazdu biorącego udział w wypadku spornym w postępowaniu głównym wobec L.I. Delgada Mendesa.
- 61 Z uwagi na ogół powyższych rozważań na zadane pytanie trzeba odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 1 ust. 1 i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy oraz art. 1a trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, które wyłącza z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych – a tym samym z uzyskania odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia – uszkodzenia ciała i szkody materialne poniesione przez pieszo poszkodowanego w wypadku w ruchu drogowym z tego tylko powodu, iż ów pieszy był ubezpieczającym i właścicielem pojazdu, który spowodował te szkody.

### **W przedmiocie kosztów**

- 62 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 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności, art. 1 ust. 1 i 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, zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r., a także art. 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, zmienionej dyrektywą 2005/14, należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, które wyłącza z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych – a tym samym z uzyskania odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia – uszkodzenia ciała i szkody materialne poniesione przez pieszego poszkodowanego w wypadku w ruchu drogowym z tego tylko powodu, iż ów pieszy był ubezpieczającym i właścicielem pojazdu, który spowodował te szkody.

Podpisy