



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
MICHALA BOBEKA
przedstawiona w dniu 23 lutego 2021 r.¹

Sprawa C-923/19

Van Ameyde España, S.A.
przeciwko
GES, Seguros y Reaseguros, S.A.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal Supremo (sąd najwyższy, Hiszpania)]

Odesłanie prejudycjalne – Dyrektywa 2009/103/WE – Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do pojazdów mechanicznych – Pojęcie ruchu pojazdów – Zakres obowiązku ubezpieczenia – Wypadek z udziałem ciągnika i naczepy, ubezpieczonych u różnych ubezpieczycieli

I. Wprowadzenie

1. Czy szkoda majątkowa powstała w naczepie, która w chwili wypadku drogowego była użytkowana jako część pojazdu przegubowego, gdy do wypadku doszło najwyraźniej z winy kierującego ciągnikiem siodłowym, powinna być objęta obowiązkowym ubezpieczeniem ciągnika czy też obowiązkowym ubezpieczeniem naczepy, jeżeli ciągnik oraz naczepa są objęte odrębnymi umowami ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawartymi z różnymi ubezpieczycielami?

2. W pytaniu tym zwrócono się do Trybunału o dalsze rozwinięcie bogatego (już) orzecznictwa dotyczącego pojęcia „ruchu pojazdów” zawartego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103/WE². W przeszłości zwracano się już do Trybunału o potwierdzenie, czy zakresem tego pojęcia są objęte między innymi: „manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, do pomieszczenia gospodarczego”³; „sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili nastąpienia wypadku główna funkcja tego ciągnika nie polegała na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu, ale na generowaniu, jako narzędzie pracy, siły napędowej koniecznej do utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego”⁴; „sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził

¹ Język oryginału: angielski.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

³ Wyrok z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 59 i sentencja).

⁴ Wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 42 i sentencja).

stojący obok pojazdu”⁵; lub „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 i który spowodował szkody w tej nieruchomości, nawet wówczas gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru”⁶.

3. Obawiam się, że – podobnie jak ma to miejsce w postępowaniu głównym w przypadku ciągnika siodłowego, który zjechał z drogi – niektóre elementy przytoczonego powyżej orzecznictwa wydają się odbiegać nieco od właściwego zakresu stosowania dyrektywy 2009/103. W związku z tym w niniejszej opinii sugeruję, po pierwsze, by w kategoriach *strukturalnych* zadaniem Trybunału nie było angażowanie się w praktyczne stosowanie prawa Unii do konkretnych przypadków w drodze takiego „orzecznictwa dotyczącego stanu faktycznego”. Po drugie, jeżeli chodzi o te *konkretne* ramy prawne, pojęcie „ruchu pojazdów”, a także inne niedookreślone pojęcia prawne zawarte w art. 3 dyrektywy 2009/103 dotyczą ogólnego obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Ich celem ani zadaniem nie jest ustalenie, czy określony wypadek powinien być objęty tym ubezpieczeniem.

II. Ramy prawne

A. Prawo Unii

4. Artykuł 1 dyrektywy 2009/103 zawiera następujące definicje:

„[...]”

- 1) »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie;
- 2) »osoba poszkodowana« oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy;

[...]”.

5. Artykuł 3 dyrektywy 2009/103, zatytułowany „Obowiązek ubezpieczenia pojazdów”, stanowi:

„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.

[...]”

⁵ Wyrok z dnia 15 listopada 2018 r., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, pkt 48 i sentencja).

⁶ Wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, pkt 48 i sentencja).

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

6. Artykuł 12 dyrektywy 2009/103, zatytułowany „Szczególne kategorie poszkodowanych”, stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla art. 13 ust. 1 akapit drugi ubezpieczenie określone w art. 3 obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[...]

3. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3, 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”.

B. Prawo krajowe

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (ustawa o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zwana dalej „ustawą o ubezpieczeniu pojazdów”) została zatwierdzona dekretem królewskim z mocą ustawy nr 8/2004 z dnia 29 października 2004 r.⁷. Jej art. 1, zatytułowany „O odpowiedzialności cywilnej”, stanowi:

„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.

[...]

3. Właściciel niebędący kierowcą pojazdu odpowiada za szkody na osobie oraz szkody majątkowe spowodowane przez kierowcę, jeżeli wiąże ich jeden ze stosunków, o których mowa w art. 1903 Código Civil (kodeksu cywilnego) i art. 120 ust. 5 Código Penal (kodeksu karnego). Odpowiedzialność ta kończy się z chwilą, gdy właściciel ów wykaże, że dołożył wszelkiej staranności zapobiegliwego ojca rodziny, aby zapobiec szkodzie”.

8. Artykuł 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, zatytułowany „O obowiązku ubezpieczenia się”, stanowi w ust. 1:

„Każdy właściciel pojazdu mechanicznego normalnie przebywającego w Hiszpanii jest zobowiązany do zawarcia i utrzymania w mocy umowy ubezpieczenia na każdy pojazd, którego jest właścicielem, pokrywającej, do poziomu obowiązkowego ubezpieczenia, odpowiedzialność cywilną, o której mowa w art. 1 [...]”.

⁷ BOE nr 267 z dnia 5 listopada 2004 r., s. 36662.

9. Artykuł 5 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, zatytułowany „Zakres przedmiotowy i wyłączenia”, stanowi w ust. 2:

„Ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia nie są objęte również szkody majątkowe powstałe w ubezpieczonym pojeździe, w rzeczach w nim przewożonych lub w rzeczach, których właścicielem lub posiadaczem jest ubezpieczający, ubezpieczony, właściciel [pojazdu] lub kierujący [pojazdem], a także małżonek lub krewny do trzeciego stopnia pokrewieństwa lub powinowactwa tych osób”.

10. Artykuł 1 ust. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych), zatwierdzonego dekretem królewskim nr 1507/2008 z dnia 12 września 2008 r.⁸, stanowi:

„Dla celów odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem za pojazdy mechaniczne uznaje się wszystkie pojazdy zdolne do ruchu po powierzchni ziemi i napędzane silnikiem, w tym motorowery, pojazdy specjalne, przyczepy i naczepy [...]”.

11. Ponadto w załączniku II do Reglamento General de Vehículos (ogólnego rozporządzenia w sprawie pojazdów), zatwierdzonego dekretem królewskim nr 2822/1998 z dnia 23 grudnia 1998 r.⁹, zawarto wykaz klas i kategorii pojazdów, a w art. 5 tego rozporządzenia sklasyfikowano ciągnik i naczepę jako niezależne pojazdy, chociaż można je połączyć celem utworzenia pojazdu przegubowego.

12. Zgodnie z orzecznictwem Tribunal Supremo (sądu najwyższego, Hiszpania) odpowiedzialność związana z różnymi pojazdami tworzącymi pojazd przegubowy jest odpowiedzialnością solidarną wobec osób trzecich za szkody spowodowane przez ten pojazd przegubowy. Artykuł 19 ust. 2 rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych określa, w jaki sposób rozkłada się odpowiedzialność między nimi:

„Jeśli dwoma uczestniczącymi pojazdami były ciągnik i przyczepa lub naczepa zespolone z nim lub dwie przyczepy lub naczepy i nie można ustalić odpowiedzialności w odniesieniu do każdego z pojazdów, każdy ubezpieczyciel przyczynia się do spełnienia wspomnianych zobowiązań zgodnie z postanowieniami umów zawartych między zakładami ubezpieczeń, a w razie ich braku – proporcjonalnie do kwoty rocznej składki od ryzyka odpowiadającej każdemu z pojazdów wskazanych w zawartej polisie ubezpieczeniowej”.

III. Okoliczności faktyczne, postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

13. W dniu 3 kwietnia 2014 r. doszło do wypadku drogowego, gdy pojazd przegubowy składający się z ciągnika siodłowego (lub ciągnika)¹⁰ i naczepy zjechał z drogi i wywrócił się. Do wypadku doszło z winy kierowcy ciągnika, który go prowadził bez zachowania należytej ostrożności.

⁸ BOE nr 222 z dnia 13 września 2008 r., s. 37487.

⁹ BOE nr 22 z dnia 26 stycznia 1999 r., s. 3440.

¹⁰ W treści niniejszej opinii będę używał zamiennie zwrotów „ciągnik siodłowy” i „ciągnik” w odniesieniu do pojazdu tego samego rodzaju. Przyznaję, że w treści pytania prejudycjalnego sąd odsyłający odnosi się do „ciągnika siodłowego lub ciągnika”. Skoro jednak nie zaproponowano ani nie wyjaśniono różnicy między tymi pojęciami (jeżeli istnieje), przyjmuję, że mają one takie samo znaczenie.

14. W chwili wypadku naczepa była oddana w leasing przedsiębiorstwu Primafrío, S.L. Była ona objęta ubezpieczeniem komunikacyjnym autocasco na podstawie polisy ubezpieczeniowej wykupionej w firmie GES, Seguros y Reaseguros, S.A. (zwanej dalej „GES”). Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim było wykupione w firmie Seguros Bilbao. Ciągnik był natomiast własnością portugalskiej firmy Doctrans Transportes Rodovianos de Mercadería Lda. Był on ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej w portugalskiej firmie Acoreana, reprezentowanej w Hiszpanii przez firmę Van Ameyde España, S.A. (zwaną dalej „Van Ameyde” lub „skarżącą w postępowaniu kasacyjnym”).

15. W następstwie wypadku GES wypłaciło Primafrío odszkodowanie w wysokości 34 977,33 EUR z tytułu szkód powstałych w naczepie. Następnie w dniu 13 marca 2015 r. GES wszczęło postępowanie główne, wnosząc pozew przeciwko ubezpieczycielowi ciągnika – Van Ameyde. GES domagało się w ramach tego powództwa zasądzenia od rzeczonoego ubezpieczyciela na rzecz GES kwoty 34 977,33 EUR wraz z odsetkami ustawowymi. GES podniosło, że ciągnik siodłowy i naczepa stanowiły niezależne pojazdy należące do różnych właścicieli, a każdy z nich posiadał własne obowiązkowe ubezpieczenie. W związku z tym nie można było uznać naczepy za rzecz przewożoną przez ciągnik siodłowy. Do celów obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika od odpowiedzialności cywilnej właściciel naczepy był właśnie osobą trzecią.

16. W wyroku z dnia 14 lipca 2016 r. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (sąd pierwszej instancji nr 1 w La Palma del Condado, Hiszpania) oddalił powództwo. Sąd ten uznał, że okoliczności zawisłej przed nim sprawy były objęte drugim z wyłączeń ochrony ubezpieczeniowej w ramach obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych, wymienionym w art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, mianowicie wyłączeniem dotyczącym szkód w rzeczach przewożonych przez ciągnik siodłowy. Naczepę powinno się bowiem uznać za „ładunek lub rzecz przewożoną”.

17. GES wniosło odwołanie do Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (sądu okręgowego w Huelwie, wydział drugi, Hiszpania). W wyroku z dnia 22 grudnia 2016 r. ów sąd uwzględnił odwołanie i uznał powództwo w całości. Sąd ten stwierdził zasadniczo, że wyłączenie ochrony ubezpieczeniowej przewidziane w art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów odnosi się wyłącznie do szkód powstałych w rzeczach przewożonych *wewnątrz* ubezpieczonego pojazdu, a nie do rzeczy przewożonych *przez* ubezpieczony pojazd. W tym przypadku naczepa była przewożona „przez” ubezpieczony pojazd. Stanowiła zatem pojazd odrębny od samego ciągnika siodłowego.

18. Van Ameyde wniosła skargę kasacyjną od tego wyroku do Tribunal Supremo (sądu najwyższego, Hiszpania). Skarżąca w postępowaniu kasacyjnym utrzymuje, że doszło do naruszenia art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów. Zgodnie z tym przepisem szkoda powstała w naczepie nie jest objęta ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika.

19. Zdaniem sądu odsyłającego dyrektywa 2009/103 nie zawiera wyraźnych przepisów dotyczących zasad ustalania odpowiedzialności w razie wypadku, w którym uczestniczył pojazd przegubowy składający się z odrębnych pojazdów. Ponadto prawo krajowe nie określa, w jaki sposób ubezpieczyciele różnych pojazdów składających się na pojazd przegubowy mają podzielić odpowiedzialność, jeżeli winę za szkody powstałe w jednym z pojazdów ponosi w całości drugi pojazd.

20. Powziąwszy wątpliwości co do prawidłowej wykładni art. 5 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów i jej skutków w odniesieniu do stosowania art. 3 dyrektywy 2009/103, Tribunal Supremo (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 3 akapit ostatni [dyrektywy 2009/103], w związku z art. 1 tej dyrektywy, sprzeciwia się interpretacji przepisu krajowego (art. 5 ust. 2 [ustawy o ubezpieczeniu pojazdów]), zgodnie z którą w przypadkach takich jak w postępowaniu głównym uznaje się szkody w naczepie za wyłączone z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia ciągnika w wyniku zrównania naczepy z rzeczami przewożonymi w ciągniku lub również w wyniku uznania, że dla celów związanych z odszkodowaniem za szkody majątkowe naczepa wraz z ciągnikiem tworzy jeden pojazd?”.

21. Pisemne uwagi przedstawił skarżąca w postępowaniu kasacyjnym, pozwana w postępowaniu kasacyjnym, rząd hiszpański, jak również Komisja Europejska.

IV. Analiza

22. Mam kłopot. Nie dlatego, że nie rozumiem, iż jeśli kierowca ciągnika siodłowego nie zachowuje należytej ostrożności podczas prowadzenia pojazdu, to może zjechać z drogi i doprowadzić do wywrócenia pojazdu, powodując w ten sposób szkodę majątkową lub uszkodzenia ciała. Również nie dlatego, że nie pojmuję podstawowego zagadnienia prawnego, które dostatecznie jasno przedstawił sąd odsyłający: który z ubezpieczycieli powinien zapłacić za szkodę majątkową powstałą w przymocowanej naczepie, która była użytkowana jako część pojazdu przegubowego, jeśli wina za przewrócenie się całego pojazdu najwyraźniej leży po stronie kierowcy ciągnika siodłowego, a każdy z elementów pojazdu przegubowego ma innego ubezpieczyciela?

23. Rozumiem, że postawione pytanie zostało z pewnością zainspirowane dotychczasowym orzecznictwem Trybunału. Mam jednak trudności ze zrozumieniem tego, na ile konkretnie przywołane przepisy prawa Unii lub jakiegokolwiek inne przepisy dyrektywy 2009/103 miałyby być przydatne w rozstrzygnięciu kwestii podniesionych przez sąd odsyłający. Owa trudność wynika z dwóch istotnych, aczkolwiek powiązanych ze sobą czynników: właściwego zakresu tego instrumentu prawnego i roli Trybunału w ramach postępowania prejudycjalnego.

24. Należy przyznać, że jak dotąd orzecznictwo Trybunału w przedmiotowej dziedzinie nie zawsze mieściło się w tych granicach. Dlatego też rozpocznę niniejszą opinię od tej drugiej kwestii, przypominając pokrótce niektóre z najnowszych orzeczeń w tej dziedzinie oraz pokazując, jak – pod pozorem wykładni niedookreślonych pojęć prawnych zawartych w dyrektywie 2009/103, w szczególności zaś pojęcia „ruchu pojazdów” – ocena Trybunału stawała się stopniowo coraz bardziej osadzona w konkretnych okolicznościach faktycznych (A). Następnie opiszę, jak przedstawia się, przynajmniej moim zdaniem, właściwy zakres art. 3 dyrektywy 2009/103, który dotyczy obowiązku ubezpieczenia, a nie ustalania odpowiedzialności w poszczególnych przypadkach (B). W dalszej kolejności umiejscowię te uwagi w szerszym kontekście konstytucyjnym, przypominając, że funkcją tego Trybunału, zgodnie z art. 267 TFUE, jest *wykładnia* prawa Unii (C). Zakończę sugestią, że biorąc pod uwagę wszystkie te elementy, prawo Unii nie reguluje konkretnej kwestii, którą ma rozstrzygnąć sąd krajowy w sprawie w postępowaniu głównym (D).

A. „Ruch pojazdów”

25. Na przestrzeni lat Trybunał rozpatrzył wiele spraw, w których przedmiotem wykładni były różne przepisy dyrektywy 2009/103, czy raczej jednej z jej pięciu poprzedniczek¹¹. Jednakże konkretna linia orzecznictwa dotyczącego wykładni pojęcia „ruchu pojazdów” zawartego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103¹² na potrzeby ustalenia, czy dany manewr lub użytkowanie pojazdu mogą być podciągnięte pod to pojęcie w konkretnym przypadku, aby następnie ustalić odpowiedzialność danego ubezpieczyciela, została zapoczątkowana w 2014 r. w sprawie Vnuk¹³.

26. Damijan Vnuk układał bele siana na strychu stodoły, kiedy to w drabinę, na której stał, uderzył poruszający się na podwórzu na biegu wstecznym ciągnik, do którego przymocowana była przyczepa. Damijan Vnuk spadł. Mimo że prawo krajowe w kontekście tej sprawy określało ogólnie zakres obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, sąd odsyłający, mając na względzie specyficzny kontekst sytuacji, powziął wątpliwości co do tego, czy rzeczywiście to zakład ubezpieczeniowy właściciela traktora powinien wypłacić odszkodowanie D. Vnukowi. W związku z tym zwrócono się do Trybunału z pytaniem, czy pojęcie „ruchu pojazdów” należy interpretować „w ten sposób, że nie obejmuje ono okoliczności [tego] przypadku – w którym ubezpieczony przez stronę pozwaną uderzył traktorem z przyczepą w drabinę, na której stał skarżący w czasie zbierania siana w belach w pomieszczeniu gospodarczym – z tego powodu, iż zdarzenie nie miało miejsca w kontekście ruchu drogowego”¹⁴.

27. Trybunał uznał, że pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu. Rzeczne pojęcie mogłoby zatem obejmować manewr traktora w podwórzu gospodarstwa rolnego w celu wprowadzenia przyczepy, w którą ów traktor jest wyposażony, jak w postępowaniu głównym, do pomieszczenia gospodarczego, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego¹⁵.

28. W sprawie Rodrigues de Andrade¹⁶ ciągnik rolniczy stał nieruchomo z włączonym silnikiem, aby pracownicy gospodarstwa rolnego mogli korzystać z pompy służącej do rozpylania herbicydów w winnicy należącej do małżonków Rodrigues de Andrade. Masa traktora, wibracje powodowane pracą silnika oraz ulewne opady deszczu doprowadziły do osunięcia się ziemi. Wskutek tego traktor zsunął się ze zbocza winnicy i przewrócił się, miażdżąc jedną z pracownic i powodując jej śmierć. Spór zaistniały w następstwie tych nieszczęśliwych wydarzeń zasadniczo dotyczył ustalenia, czy odszkodowanie należne małżonkowi pracownicy, która zginęła, powinno pochodzić z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej traktora (ubezpieczenia pojazdu), czy też z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właściciela gospodarstwa, które to ubezpieczenie obejmowało swoim zakresem jego odpowiedzialność za wypadki przy pracy. Powołując się na wyrok Vnuk, sąd odsyłający zwrócił się z pytaniem, czy obowiązek ubezpieczenia ma zastosowanie wyłącznie do przypadków, w których pojazdy są w ruchu, czy również do przypadków, w których stoją nieruchomo, ale z pracującym silnikiem.

¹¹ Wykaz pięciu dyrektyw włączonych do dyrektywy 2009/103 oraz skonsolidowanych i uchylonych przez nią jest zawarty w art. 29 dyrektywy 2009/103 i załączniku I do niej. Zobacz również załącznik II zawierający tabelę korelacji poszczególnych przepisów.

¹² Lub wcześniej w 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).

¹³ Wyrok z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) (zwany dalej „wyrokiem Vnuk”).

¹⁴ Ibidem, pkt 25.

¹⁵ Ibidem, pkt 59 i sentencja.

¹⁶ Wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

29. Trybunał przypomniał, że pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do kontekstu ruchu drogowego, czyli przemieszczania się po drogach publicznych. Pojęcie to obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu¹⁷. Zakres tego pojęcia nie zależy również od cech fizycznych czy rzeźby terenu, na którym pojazd jest używany¹⁸, oraz obejmuje każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu¹⁹. Trybunał doszedł na tej podstawie do wniosku, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” nie jest objęta sytuacja, w której ciągnik rolniczy uczestniczył w wypadku, jeżeli w chwili nastąpienia wypadku główna funkcja tego ciągnika polegała nie na wykorzystaniu go w charakterze środka transportu, ale na generowaniu, jako narzędzie pracy, siły napędowej koniecznej do utrzymania w ruchu pompy opryskiwacza herbicydowego²⁰.

30. Sprawa Núñez Torreiro²¹ dotyczyła oficera armii hiszpańskiej, który uczestniczył w nocnych ćwiczeniach wojskowych na poligonie w Hiszpanii. Był on pasażerem terenowego pojazdu wojskowego wyposażonego w koła Anibal, który poruszał się na obszarze przeznaczonym dla pojazdów gąsienicowych. Pojazd przewrócił się, wskutek czego oficer doznał różnych obrażeń ciała. Sąd odsyłający postawił pytanie o zgodność z art. 3 dyrektywy 2009/103 przepisów prawa krajowego dopuszczających wyłączenie odpowiedzialności wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych w takiej sytuacji.

31. Trybunał orzekł, że rozpatrywany pojazd, w chwili gdy się przewrócił, poruszał się po terenie przeznaczonym do przeprowadzania ćwiczeń wojskowych i że fakt, iż dostęp jakichkolwiek pojazdów niewojskowych był zakazany na obszarze tego terenu, który nie był zdatny do ruchu pojazdów kołowych, nie ma żadnego wpływu na zakres pojęcia „ruchu pojazdów”²². Trybunał uznał zatem, że art. 3 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, 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 dróg i terenów, które choć nie są zdatne do tego celu, są jednak „powszechnie używane”²³.

32. W sprawie BTA Baltic Insurance Company²⁴ do Trybunału skierowano pytanie, czy pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje również sytuację, w której pasażer otworzył drzwi pojazdu na parkingu supermarketu i uszkodził pojazd zaparkowany obok.

33. W swoim wyroku Trybunał wyjaśnił, że pojęcie „ruchu pojazdów” nie ogranicza się do ich prowadzenia, lecz obejmuje czynności, które wykonywane są zwykle również przez pasażerów²⁵. Czynność otwarcia drzwi pojazdu stanowi użytkowanie pojazdu. Odpowiada zatem funkcji pojazdu jako środka transportu, ponieważ umożliwia wsiadanie lub wysiadanie osób, które będą się przemieszczały, oraz załadunek i wyładunek przedmiotów, które będą przewożone tym pojazdem²⁶. Ponadto fakt, że w chwili, w której nastąpił wypadek, pojazd był nieruchomy, nie wyklucza sam w sobie, że użytkowanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego

¹⁷ Ibidem, pkt 34.

¹⁸ Ibidem, pkt 35.

¹⁹ Ibidem, pkt 38.

²⁰ Ibidem, pkt 42 i sentencja.

²¹ Wyrok z dnia 20 grudnia 2017 r., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

²² Ibidem, pkt 34.

²³ Ibidem, pkt 36.

²⁴ Wyrok z dnia 15 listopada 2018 r., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

²⁵ Ibidem, pkt 45.

²⁶ Ibidem, pkt 36.

funkcją jako środka transportu²⁷. Trybunał doszedł zatem do wniosku, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu przy otwieraniu drzwi tego pojazdu uderzył i uszkodził stojący obok pojazd²⁸.

34. W sprawie *Línea Directa Aseguradora*²⁹ właściciel nowego pojazdu zaparkował go na prywatnym parkingu. Gdy następnego dnia włączył silnik, samochód nie ruszył z miejsca. Później tej samej nocy obwód elektryczny pojazdu wywołał pożar. Pożar spowodował szkody w budynku, w którym pojazd był zaparkowany. Sąd odsyłający miał do rozstrzygnięcia kwestię, czy szkody spowodowane w budynku powinny być pokryte z polisy ubezpieczeniowej samochodu (ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej właściciela pojazdu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych) czy z polisy ubezpieczenia nieruchomości (ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej właściciela budynku).

35. W odpowiedzi Trybunał wyjaśnił, że pojazd, który przemieszcza się, a także który jest zaparkowany pomiędzy jednym i drugim przemieszczeniem, wciąż uważa się za używany zgodnie z jego funkcją jako środka transportu. Dlatego też zaparkowanie pojazdu w prywatnym garażu również stanowi ruch pojazdu. W związku z tym art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że pojęciem „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, taka jak omawiana w postępowaniu głównym, 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 i który spowodował szkody w tej nieruchomości, nawet wówczas, gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru³⁰.

36. Sprawa *Bueno Ruiz i Zurich Insurance*³¹ dotyczyła samochodu znajdującego się w raczej złym stanie technicznym. Olej i inne śliskie płyny wyciekały z tego samochodu na miejsce postojowe na prywatnym parkingu, na którym zazwyczaj był on parkowany. W dniu 19 września 2015 r. wyciek oleju na tym miejscu postojowym był już tak duży, że plama najwyraźniej rozprzestrzeniła się na obszar wokół. Właścicielka samochodu zaparkowanego na sąsiednim miejscu parkingowym pośliznęła się na plamie oleju, kiedy próbowała wsiąść do swojego auta. Wniosła powództwo przeciwko ubezpieczycielowi pojazdu z wyciekami oraz przeciwko samemu właścicielowi tego pojazdu. Sąd krajowy – powołując się na wcześniejsze orzecznictwo Trybunału w tej dziedzinie, lecz nie mając pewności co do zakresu pojęcia „ruchu pojazdów” i żywiąc wątpliwości co do tego, kto powinien być stroną odpowiedzialną w rozpatrywanym przypadku (ubezpieczyciel, właściciel pojazdu czy też ewentualnie zarządca parkingu) – zwrócił się z pytaniem, czy art. 3 dyrektywy 2009/103 stoi na przeszkodzie wykładni, zgodnie z którą obowiązkowe ubezpieczenie obejmuje szkody spowodowane niebezpieczną sytuacją powstałą na skutek wycieku płynów z pojazdu na miejsce parkingowe, na którym pojazd jest zaparkowany, lub podczas gdy pojazd jest parkowany na prywatnym miejscu garażowym znajdującym się na terenie wspólnoty właścicieli, poniesione przez użytkowników tej wspólnoty będących osobami trzecimi³².

37. W odpowiedzi Trybunał przypomniał, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, iż pojazd jest używany zgodnie z jego funkcją jako środka transportu, gdy przemieszcza się, ale zasadniczo też wtedy, gdy jest zaparkowany pomiędzy

²⁷ Ibidem, pkt 38.

²⁸ Ibidem, pkt 48 i sentencja.

²⁹ Wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517).

³⁰ Ibidem, pkt 48 i sentencja.

³¹ Postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., *Bueno Ruiz i Zurich Insurance* (C-431/18, niepublikowane, EU:C:2019:1082).

³² Ibidem, pkt 16–26.

jednym i drugim przemieszczeniem. Okoliczność, że wypadek został spowodowany przez wyciek oleju, do którego doszło nie tylko w trakcie postoju pojazdu, lecz najwyraźniej również w chwili jego rozruchu i przemieszczania, jest bez znaczenia. Przemieszczanie pojazdu i jego postój na prywatnym parkingu stanowią bowiem użytkowanie tego pojazdu zgodne z jego funkcją jako środka transportu³³.

38. Przykłady opisane powyżej stanowią jedynie ilustracyjny wybór rozstrzyganych przez Trybunał w ostatnich latach spraw dotyczących pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 dyrektywy 2009/103³⁴. Wybrane przykłady są godne uwagi z dwóch względów. Po pierwsze, co się tyczy *szczególnej dziedziny prawa*, Trybunał zastosował wprawdzie pojęcie „ruchu pojazdów” zawarte w art. 3 dyrektywy 2009/103, lecz uczynił to w innym kontekście i w innym celu, aby móc skutecznie rozstrzygnąć, czy konkretne użytkowanie w chwili wypadku powinno być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem pojazdu (B). Po drugie, w ujęciu bardziej *strukturalnym i systemowym* Trybunał zaczął wydawać orzeczenia na takim poziomie abstrakcji, który mógłby podać w wątpliwość to, czy Trybunał rzeczywiście dokonuje jednolitej *wykładni* prawa Unii, którą jest on zobowiązany zapewnić zgodnie z art. 267 TFUE, w przeciwieństwie do *stosowania* prawa Unii w konkretnych przypadkach, co powinno być rolą sądów krajowych (C).

B. Właściwy zakres (art. 3) dyrektywy 2009/103

39. Dyrektywa 2009/103 nie jest być może najbardziej zwartym strukturalnie aktem prawa Unii. Wynika to z okoliczności, że instrument ten połączył pięć wcześniejszych dyrektyw w jeden akt. Tym sposobem skonsolidowana dyrektywa rozpoczyna się bezpośrednio od „definicji”, zamiast od określenia – jak to zwykle bywa – jej przedmiotu, celu lub zakresu w treści art. 1. W jej początkowych przepisach przewidziano przede wszystkim obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów (art. 3), który ma sprawić, by państwa członkowskie odstąpiły od przeprowadzania systemowych kontroli tego ubezpieczenia jako warunku wjazdu na ich terytorium (art. 4).

40. Dyrektywa 2009/103 zawiera następnie w poszczególnych rozdziałach szereg innych przepisów dotyczących różnych kwestii. Rozdziały te w dużej mierze odzwierciedlają to, co było zawarte we wcześniejszych, obecnie uchylonych dyrektywach³⁵: z jednej strony są przepisy dotyczące zakresu obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów, zwolnienia z obowiązku ubezpieczenia oraz ochrony osób trzecich i poszkodowanych. Z drugiej strony większość pozostałych przepisów dotyczy kwestii instytucjonalnych i proceduralnych: tworzenia krajowych organów odszkodowawczych, łączenia unijnego systemu z systemem zielonej karty i siecią krajowych biur ubezpieczeniowych, tworzenia centrów informacyjnych oraz procedur współpracy i rozliczeń między tymi organami³⁶.

41. Jednakże dwa kluczowe (merytoryczne) przepisy dyrektywy 2009/103, a mianowicie art. 3 i 4, interpretowane w świetle motywu 2 tej dyrektywy, wyrażają w pewien sposób ogólny cel tego instrumentu: zapewnienie wysokiego poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdów mechanicznych i (tym samym) wspieranie swobodnego przepływu w Unii

³³ Ibidem, pkt 40–43.

³⁴ Zobacz także na przykład wyroki: z dnia 7 września 2017 r., Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642); z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661); lub moja niedawna opinia w sprawie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), w toku.

³⁵ Zobacz tabela korelacji zawarta w załączniku II do dyrektywy 2009/103.

³⁶ Zobacz także, w kwestii złożoności wzajemnych oddziaływań pomiędzy systemem unijnym a systemem zielonej karty, moja opinia w sprawie Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, pkt 32–53).

Europejskiej. Innymi słowy, aby zobowiązać państwa członkowskie do odstąpienia od systematycznych kontroli ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdów wjeżdżających na ich terytorium z innych państw członkowskich³⁷, uznano, że należy zagwarantować wysoki poziom ochrony potencjalnych poszkodowanych w wypadkach drogowych³⁸.

42. Zatem tym, co wymaga harmonizacji w poszczególnych państwach członkowskich zgodnie z art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy, jest *obowiązek zawarcia* umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium danego państwa członkowskiego. W tym celu w art. 1 pkt 1 dyrektywy zawarto wspólną definicję „pojazdu”, w art. 1 pkt 4 określono, co należy rozumieć przez pojęcie „terytorium”, a w art. 5 określono przypadki, w których państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwa od obowiązku ubezpieczenia w stosunku do niektórych kategorii pojazdów. Ponadto w art. 8 dyrektywy określono odpowiednie wymagane dokumenty, łącząc ostatecznie zakres obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 z systemem odszkodowań wypłacanych przez krajowy organ odszkodowawczy w art. 10. Dyrektywa ta zawiera również przepisy dotyczące minimalnych kwot, które mają być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem (art. 9), szczególnych kategorii poszkodowanych (art. 12), klauzul wyłączających w umowach ubezpieczenia (art. 13) oraz całościowości składek i zakresu gwarantowanej przez nie ochrony (art. 14).

43. Z celu i ze struktury dyrektywy wynika zatem, że tym, co miało być przedmiotem harmonizacji, jakkolwiek w minimalnym wymiarze³⁹, jest *obowiązek zawarcia* umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów. W tym względzie celem dyrektywy nie było i nadal nie jest rozpoczęcie harmonizacji sposobu ustalania *odpowiedzialności* w poszczególnych sprawach dotyczących wypadków drogowych z udziałem pojazdów mechanicznych.

44. Mając powyższe na uwadze, chętnie przyznaję, że obydwie kwestie są ze sobą w pewien sposób powiązane. Przecież to zazwyczaj w indywidualnym przypadku, który nierzadko wymaga przypisania odpowiedzialności cywilnej, mogą pojawić się bardziej ogólne kwestie o charakterze strukturalnym dotyczące tego, czy w ogóle istniał obowiązek ubezpieczenia bądź czy przepisy krajowe lub polisy ubezpieczeniowe są zasadniczo zgodne z innymi wymogami dyrektywy. Wciąż jednak są to dwie odrębne kwestie. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów jest znacznie szerszy i *ogólniejszy*. Musi on być określony *ex ante*, oparty na ogólnych i obiektywnych kryteriach oraz względnie stały w czasie. Kwestia, czy konkretne okoliczności, w jakich pojazd spowodował szkodę, jak również funkcja lub rola, jaką pojazd pełnił w tym momencie, mogą być objęte daną polisą ubezpieczeniową, stanowi decyzję *ex post* dotyczącą odpowiedzialności za dany wypadek⁴⁰.

³⁷ Zobacz art. 4 dyrektywy 2009/103. Zobacz także wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 49); z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

³⁸ Trybunał wielokrotnie wskazywał na cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, gdy dokonywał wykładni dyrektyw – zob. w szczególności wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 47), lub niedawne postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, niepublikowane, EU:C:2019:1082, pkt 33, 34).

³⁹ Co się tyczy orzecznictwa, w którym podkreślono minimalny wymiar harmonizacji w dyrektywie obowiązującej i we wcześniejszych dyrektywach dotyczących ubezpieczenia pojazdów mechanicznych w odniesieniu do różnych elementów nieobjętych wyraźnie tymi dyrektywami, zob. na przykład wyroki: z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 29); z dnia 21 stycznia 2016 r., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, pkt 40); z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 47).

⁴⁰ Zobacz wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39). Jeśli chodzi o szczegółową dyskusję, zob. również moja opinia w sprawie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, pkt 39, 48).

45. Sprawy przedstawione w poprzedniej części opinii dobrze ilustrują to zagadnienie. W sprawach tych kwestią podlegającą rozstrzygnięciu nie było to, czy pojazd, który spowodował wypadek, był objęty obowiązkiem ubezpieczenia. Wydaje się, że we wszystkich tych sprawach pojazd był faktycznie ubezpieczony, w związku z czym spełniono obowiązek przewidziany w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103. W rzeczywistości chodziło raczej o ustalenie, czy wyrządzona szkoda powinna zostać naprawiona z obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego pojazdu, mając na względzie konkretny wypadek i rodzaj działalności wykonywanej w danej chwili, czy też odszkodowanie za tę szkodę było należne z innego ubezpieczenia albo w ramach osobistej odpowiedzialności osoby, która wyrządziła szkodę.

46. Jednakże tego rodzaju decyzje nie są uregulowane w art. 3 dyrektywy 2009/103. Innymi słowy, obowiązek wynikający z art. 3 tej dyrektywy jest spełniony, jeżeli istnieje ubezpieczenie, a zatem mechanizm ochrony poszkodowanych. Gdy wyraźne, minimalne i ogólne wymogi zawarte w innych przepisach dyrektywy 2009/103 są spełnione, kwestia, na kim dokładnie spoczywa obowiązek wypłaty odszkodowania za wyrządzoną w konkretnym przypadku szkodę i w jaki sposób ma to nastąpić, nie jest uregulowana przez tę dyrektywę.

47. Taki jest moim zdaniem właściwy zakres obowiązku określonego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103. Zatem kwestiami, które mogą być przedmiotem dyskusji w tej części, w szczególności w związku z wykładnią zawartych w tym przepisie pojęć „ruchu” (pojazdów), „terytorium” (państwa członkowskiego), „normalnego przebywania” (na tym terytorium) czy też minimalnego zakresu „odpowiedzialności cywilnej” i wynikającej z niej ochrony, są kwestie związane z zakresem i wymiarem obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w ogólności. Nie chodzi o to, czy w „szczególnym kontekście” danego wypadku ruch pojazdu w konkretnych okolicznościach faktycznych powinien być objęty określonym ubezpieczeniem komunikacyjnym pojazdu. Kwestia ta nie tylko dotyczy stosowania prawa, którą to problematykę poruszę w następnej części, ale także (lub przede wszystkim) nie jest ona regulowana przez dyrektywę 2009/103.

48. Podsumowując, chociaż niedookreślone pojęcia prawa Unii mogą jak najbardziej mieć charakter autonomiczny, to nie powinny one być stosowane poza ich własnym kontekstem, jaki wynika z jego treści, struktury i celu. Pojęcie „ruchu pojazdów” zawarte w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 jest jedynie składową ogólnego obowiązku państw członkowskich polegającego na zapewnieniu, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na ich terytorium została objęta ubezpieczeniem. Ani ten przepis, ani tym bardziej jeden termin wyjęty z kontekstu tego przepisu jako całości nie mają na celu zapewnienia zharmonizowanych wskazówek na potrzeby podejmowania decyzji w sprawie odpowiedzialności za poszczególne zdarzenia, zwłaszcza jeśli został spełniony podstawowy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z tym przepisem i nie zachodzi oczywista sprzeczność z którymkolwiek z innych wyraźnych przepisów dyrektywy 2009/103.

C. Wykładnia a stosowanie prawa Unii

49. Z poprzednim punktem związana jest kolejna kwestia, która zasługuje na przypomnienie. Zgodnie z art. 267 akapit pierwszy TFUE Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie *wykładni* traktatów oraz w przedmiocie ważności lub *wykładni* aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki

organizacyjne Unii. Natomiast *stosowanie* prawa Unii, niezależnie od tego, czy według wskazówek udzielonych przez Trybunał na podstawie art. 267 TFUE, czy – co naturalne i znacznie częstsze – bez takich wskazówek, należy przede wszystkim do sądów krajowych.

50. Niewątpliwie stosowanie prawa może zawierać pewne elementy związane z jego wykładnią. Natomiast wykładni prawa trudno jest dokonywać w sposób abstrakcyjny bez uwzględnienia okoliczności konkretnej sprawy lub konkretnych spraw w ramach oceny zasadności proponowanej wykładni. Tym samym nie jest możliwe określenie w sposób abstrakcyjny i ogólny, kiedy dokładnie kończy się etap wykładni, a zaczyna etap stosowania prawa (i odwrotnie).

51. Niemniej jednak jestem zdania, że zarówno niniejsza sprawa, jak i sprawy omówione w części A niniejszej opinii wyraźnie i konkretnie pokazują, kiedy interwencja Trybunału nie jest konieczna – a z pewnością nie jest konieczna na takim poziomie szczegółowości wcześniej przedstawionych ustaleń faktycznych.

52. Po pierwsze i przede wszystkim, uwzględniając uwagi poczynione w części B niniejszej opinii, należy stwierdzić, że ewentualna potrzeba wykładni niedookreślonego pojęcia prawnego przewidzianego w prawie Unii, w tym pojęcia „ruchu pojazdów” zawartego w art. 3 dyrektywy 2009/103, jest naturalnie dyktowana treścią, kontekstem i celem rozpatrywanego przepisu. W istocie nie ma potrzeby interpretowania pojęcia „ruchu pojazdów” w celu ustalenia, czy odpowiedzialność danego ubezpieczyciela w ogóle powstała w kontekście konkretnego wypadku.

53. Po drugie, nawet przy założeniu, że pojęcie „ruchu pojazdów” służy również do ustalenia odpowiedzialności w indywidualnych przypadkach i że jest ono stosowane w celu określenia, czy konkretne użytkowanie pojazdu w danym momencie stanowi jego normalne użytkowanie, istnieje granica, poza którą (lub poziom abstrakcji, poniżej którego) nie może wykroczyć żaden przepis prawny (normatywny), biorąc pod uwagę nieskończoną liczbę możliwych scenariuszy faktycznych. Trybunał niejednokrotnie stwierdził już w tym zakresie, że pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje *normalne użytkowanie pojazdu*, które jest zgodne z jego funkcją jako środka transportu⁴¹. Niewątpliwie dyskusyjna może pozostać kwestia, czy taka definicja jest zbyt szeroka, zbyt wąska czy też nieco tautologiczna oraz jak dokładnie należałoby ją uściślić. Jeżeli jednak taka dyskusja dotycząca zakresu pojęcia prawa Unii nie została wyraźnie i jednoznacznie zainicjowana przez odesłanie prejudycjalne, trudno dostrzec, jak jeszcze kolejne potwierdzenie, że w rozpatrywanej konkretnej sytuacji rzeczywiście występuje kolejny „ruch pojazdów”, przyczynia się do zapewnienia zamierzonej przez autorów traktatów jednolitej wykładni prawa Unii w całej Unii.

54. Można rzecz jasna sądzić, że każde orzeczenie Trybunału zapewni pewien stopień jednolitości przy wykładni i stosowaniu prawa Unii w całej Unii. Niewątpliwie jest to prawda. Otóż na przykład po ogłoszeniu wyroku w sprawie *Línea Directa Aseguradora* można mieć nadzieję, że wszystkie sytuacje, w których „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 i który spowodował szkody w tej nieruchomości, nawet wówczas gdy wspomniany pojazd nie przemieszczał się od ponad 24 godzin przed wybuchem pożaru”⁴², będą traktowane jednakowo w całej Unii.

⁴¹ Zobacz w tym zakresie wyrok z dnia 4 września 2014 r., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 59), które to stwierdzenie powtórzono później we wszystkich wyrokach wspomnianych w części A niniejszej opinii.

⁴² Wyrok z dnia 20 czerwca 2019 r., *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, pkt 48 i sentencja).

55. Zasadne jest jednak pytanie, czy właśnie o taki rodzaj i poziom jednolitej wykładni Trybunału chodzi w art. 267 TFUE. Przypomina ona raczej wąskie i kazuistyczne rozstrzygnięcia krajowych sądów pierwszej instancji. Ponadto, jak wykazało doświadczenie, takie „orzecznictwo dotyczące stanu faktycznego” może jedynie skłaniać do stawiania dodatkowych pytań i wprowadzania kolejnych rozróżnień⁴³: a co, jeśli pojazd był zaparkowany na ulicy, a nie w prywatnym garażu? Co, jeśli samochód nie był przemieszczany przez znacznie dłuższy okres, co przesądza de facto o stanie unieruchomienia? Co, jeśli pożar nie powstał w obwodzie elektrycznym samochodu, a gdzieś indziej⁴⁴?

56. Po trzecie, główną rolą Trybunału powinno być zdefiniowanie lub doprecyzowanie *większej przestanki* prawnej wynikającej z prawa Unii, którą mają stosować sądy krajowe. Subsumpcja okoliczności faktycznych indywidualnej sprawy, sformułowanie *przestanki mniejszej* i *konkluzja* co do stosowania prawa Unii w tej konkretnej sprawie należą do zadań sądów krajowych.

57. Oczywiście zgodnie z art. 267 TFUE sąd krajowy zawsze może złożyć wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Co do zasady jednak, jeśli chodzi o kwestie, które były już przedmiotem wykładni, pytanie powinno należycie odnosić się do ewentualnego doprecyzowania opartej na prawie Unii *przestanki większej*, którą należy zastosować w postępowaniu głównym (jej uściślenia, zawężenia, rozszerzenia, określenia wyjątków itp.). Kolejne potwierdzenie, że ta sama uprzednio sformułowana *przestanka większa* ma zastosowanie do kolejnego stanu faktycznego, bez dążenia w jakikolwiek sposób do ponownego rozważenia dotychczasowej *przestanki większej*, należy do domeny stosowania prawa Unii, czyli jest zadaniem powierzonym sądom krajowym.

58. Trzeba przyznać, że takie idealnie wytyczone granice stają się nieco zamazane, gdy wąskie okoliczności faktyczne zostają włączone do określonej przez prawo Unii *przestanki większej*. W takich przypadkach sąd odsyłający może bowiem mieć całkowitą słuszość, upewniając się, czy nowe i odmienne okoliczności faktyczne rzeczywiście są częścią normy prawnej, którą chciał sformułować Trybunał⁴⁵.

59. Aby określić odpowiedni poziom abstrakcji, kluczowe wydaje się przyjęcie dwóch elementów jako punktu wyjścia: sądowego samoograniczenia i dopuszczenia pewnego stopnia różnorodności. Niewątpliwie imperatyw jednolitości i spójnego stosowania prawa Unii w całej Unii zawsze zajmował centralne miejsce w orzecznictwie Trybunału. Należy przy tym jednak, co naturalne, dokonać rozróżnienia między kwestiami, które są rzeczywiście istotne w tym celu, a kwestiami, które istotne nie są, biorąc pod uwagę w szczególności ograniczone (z definicji) zasoby orzecznicze sądów Unii.

60. Na przykład można wyobrazić sobie sytuację, w której pasażer taksówki, wysiadając z jej tylnego siedzenia po zakończeniu kursu, nieostrożnie otwiera tylne drzwi i zarysowuje samochód akurat przejeżdżający obok. Czy stanowi to „ruch pojazdu” w rozumieniu art. 3 dyrektywy 2009/103? Czy odszkodowanie za wyrządzoną szkodę majątkową powinno być wypłacone z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej taksówki, a nie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przejeżdżającego pojazdu? A może to pasażer taksówki powinien ponieść osobistą odpowiedzialność, skoro to on nie rozejrzał się prawidłowo przed otwarciem drzwi?

⁴³ Zobacz opinia rzecznika generalnego F.G. Jacobsa w sprawie Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, pkt 50), w której rozsądnie zauważył on, że „szczegółowe odpowiedzi na bardzo konkretne pytania nie zawsze sprzyjają takiemu jednolitemu stosowaniu. Takie odpowiedzi mogą jedynie prowokować do zadawania dalszych pytań”.

⁴⁴ Zobacz postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, niepublikowane, EU:C:2019:1082, pkt 44).

⁴⁵ Zobacz na ten temat – w związku z kwestią dotyczącą faktycznie art. 3 dyrektywy 2009/103, mianowicie gdy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na podstawie tego przepisu ustaje – moja opinia w sprawie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

61. Nie rozumiem, czemu ewentualne zróżnicowanie stanowisk sądów cywilnych Unii w kwestii rozstrzygnięcia takiej sprawy – pod warunkiem, że doszłoby nawet do identycznej sytuacji, zważywszy na nieskończone wariacje i niuanse faktyczne, które mogłyby uzasadniać odmienne rozstrzygnięcia – miałyby stanowić przedmiot zainteresowania Trybunału. Taka sytuacja, o ile nie podnosi incydentalnie szerszej kwestii niezgodności norm prawa krajowego lub praktyki krajowej z jakimkolwiek innym wyraźnym przepisem prawa Unii, dotyczy właśnie dziedziny stosowania prawa. Ponadto taki stopień jednolitości, jeśli chodzi o jednorodność rozstrzygnięć w indywidualnych przypadkach, jest, ośmielę się stwierdzić, mitem. Takiej jednolitości nie można bowiem osiągnąć nawet w wysoce scentralizowanych krajowych systemach sędziowskich, które – w odróżnieniu od roli Trybunału w postępowaniu prejudycjalnym – sprawują rozległą kontrolę nad orzeczeniami sądów niższych instancji w zakresie prawidłowego stosowania prawa w indywidualnych przypadkach.

62. Podsumowując, istnieje i zawsze będzie istnieć w pewnym stopniu różnorodność w *stosowaniu* prawa Unii na poziomie krajowym, nawet w zharmonizowanych dziedzinach. Jest ona nie tylko dopuszczalna, ale również racjonalna i naturalna. Trybunał, do którego wpływa wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczący wykładni prawa Unii, ma określić zewnętrzne granice tej różnorodności poprzez dokonanie jednolitej *wykładni* prawa Unii, w tym zawartych w nim niedookreślonych pojęć prawnych. Wykładnia ta ma jednak pozostać na odpowiednim poziomie abstrakcji. Innymi słowy, zadaniem Trybunału na podstawie art. 267 TFUE jest zapewnienie jednolitej wykładni prawa Unii, która skupia się na mających zastosowanie normach prawnych, a nie na rozstrzygnięciu każdej sprawy. Logicznie implikuje to, że nawet jeśli normy prawne cechuje rozsądny stopień jednolitości, konkretne rozstrzygnięcia mogą być różne.

D. W przedmiocie niniejszej sprawy

63. Z powodów przedstawionych w dwóch poprzednich częściach niniejszej opinii podzielałm zasadniczo główny argument zaprezentowany przez rząd hiszpański oraz stanowisko Komisji: art. 3 dyrektywy 2009/103 *nie stoi na przeszkodzie* jakiegokolwiek (przeciwnej krajowej) wykładni art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, *po prostu dlatego*, że kwestia, czy w okolicznościach indywidualnej sprawy szkody powstałe w naczepie użytkowanej jako część pojazdu przegubowego będą objęte ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej ciągnika siodłowego, czy ewentualnie ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej naczepy, *nie jest regulowana* przez przepisy prawa Unii.

64. Ponadto uważam za stosowne dodanie na zakończenie trzech spostrzeżeń dotyczących tej konkretnej sprawy.

65. Po pierwsze, okoliczność, że art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, regulujący „zakres przedmiotowy i wyłączenia” w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia (w ogólności), jest przepisem prawa krajowego, na który sąd odsyłający powołał się w swoim pytaniu, jest mało istotna, gdy jest rozpatrywana w kontekście sprawy w postępowaniu głównym. Jak zauważył rząd hiszpański, prawo krajowe zawiera przepis szczególny dotyczący podziału odpowiedzialności w odniesieniu do poszczególnych elementów pojazdu przegubowego w przypadku kolizji, mianowicie art. 19 rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych⁴⁶. Przepis ten reguluje jednak tylko podział odpowiedzialności w przypadkach szkody wyrządzonej *osobom trzecim*.

⁴⁶ Cytowany w pkt 12 niniejszej opinii.

W związku z tym w indywidualnych sprawach pojawiły się wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne na szczeblu krajowym w odniesieniu do innej sytuacji, której nie przewidują te (pochodne) przepisy krajowe: co, jeśli szkoda nie została wyrządzona osobie trzeciej, lecz to jeden członek pojazdu przegubowego spowodował szkodę w drugim jego członie?

66. Jednakże podkreśla to jedynie okoliczność, że wątpliwości interpretacyjne podniesione przez sąd odsyłający, najwyraźniej podsycane różnorodnością rozstrzygnięć wydanych przez krajowe sądy okręgowe, dotyczą wykładni i stosowania przepisów krajowych. Nie widzę, w jaki sposób jakikolwiek element zawarty w art. 1 lub w art. 3 dyrektywy 2009/103 mógłby pomóc sądowi odsyłającemu w rozstrzygnięciu tej kwestii z dziedziny prawa krajowego.

67. Po drugie, nie jest jasne, w jaki sposób odesłanie do art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103 w pytaniu zadany przez sąd odsyłający miałyby zmienić taką konkluzję. Akapit ten brzmi następująco: „Ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie”. Podobnie jak Komisja nie widzę (a sąd odsyłający nie wyjaśnia), w jaki sposób pokrycie szkód majątkowych mogłoby być zagrożone lub ograniczone poprzez taką czy inną możliwą wykładnię rozpatrywanych przepisów krajowych. Rozumiem zaś, że możliwość naprawienia szkód majątkowych w przypadkach takich jak ten, który zaistniał w niniejszej sprawie, niewątpliwie istnieje. Obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przewidziany w art. 3 dyrektywy 2009/103 wydaje się spełniony. Nic nie sugeruje również, aby ten zakres ochrony był, ogólnie rzecz biorąc, niewystarczający w świetle któregośkolwiek z pozostałych przepisów tej dyrektywy. Chodzi raczej o ustalenie, kto będzie ostatecznie zobowiązany do zapłaty rachunku za szkodę: ubezpieczyciel ciągnika siodłowego czy też ubezpieczyciel naczepy.

68. Po trzecie, niczego nie zmienia tu przeniesienie uwagi z art. 3 na art. 1 wspomnianej dyrektywy, ani też skupienie się na definicji zawartych w art. 1 pojęć „pojazdu” i potencjalnych „osób poszkodowanych”, jak sugeruje sąd odsyłający w swoim pytaniu. Komisja podjęła bowiem taką dyskusję, zastanawiając się w swoich uwagach, czy naczepa lub raczej właściciel takiej naczepy mógłby ewentualnie być „osobą poszkodowaną” w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 2009/103. W następstwie tych rozważań Komisja zasugerowała, że właściciel uszkodzonej naczepy nie jest być może typem osoby poszkodowanej, której ochronę miała stale wzmacniać dyrektywa⁴⁷, i zadała sobie też ponownie pytanie, w jaki sposób takie wyłączenie, które nie jest nawet wyraźnie przewidziane w prawie krajowym⁴⁸, mogłoby wpływać na zakres pokrycia szkód majątkowych wymagany na podstawie art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103.

69. Jestem szczerze wdzięczny Komisji za tę refleksję. Pomaga ona podkreślić w realny sposób przedstawioną już powyżej uwagę ogólną⁴⁹: takie kwestie i rozważania nie mieszczą się we właściwym zakresie dyrektywy 2009/103. Świadczy o tym logiczny dysonans (ocierający się

⁴⁷ Komisja przywołała w tym względzie motywy 21 i 22 dyrektywy 2009/103, wskazując, że bardziej prawdopodobnymi poszkodowanymi w wypadkach drogowych (którzy mieli być objęci ochroną wynikającą z tej dyrektywy) są w istocie osoby fizyczne: pasażerowie, piesi, rowerzyści i inni użytkownicy dróg, a nie pojazdy jako takie.

⁴⁸ Ponownie, aby móc uznać, że art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu pojazdów, w przypadku takim jak ten rozpatrywany w postępowaniu głównym, *wyłącza* szkody powstałe w naczepie z ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z polisy ubezpieczeniowej ciągnika drogowego, należy wprawdzie dokonać wykładni tego przepisu krajowego. Zobacz pkt 9, 16 i 17 niniejszej opinii, zarysowujące przeciwstawne wykładnie tego przepisu krajowego.

⁴⁹ Zobacz pkt 39–48 niniejszej opinii.

o ekstrawagancję), który ujawnia się, gdy próbuje się wcisnąć w dane ramy prawne sytuację wykraczającą poza te ramy. Istniejąca koncepcja i logika po prostu nie przewidują tej sytuacji, a zatem absolutnie jej nie odpowiadają⁵⁰.

70. Podsumowując, jeśli został osiągnięty podstawowy cel dyrektywy 2009/103, a mianowicie to, że zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 3 tej dyrektywy państwo członkowskie przewidziało obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów i zapewniło w ten sposób ochronę potencjalnych poszkodowanych w wypadkach drogowych, przez co zachęciło do swobodnego przemieszczania się na terytorium Unii, to szczególne przesłanki tego obowiązku, a tym bardziej urzeczywistnienie się tej odpowiedzialności w indywidualnych sprawach dotyczących wypadków drogowych pozostają kwestią związaną ze stosowaniem prawa Unii lub tym bardziej prawa krajowego, co należy do sądów krajowych.

V. Wniosek

71. Proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytanie prejudycjalne zadane przez Tribunal Supremo (sąd najwyższy, Hiszpania) w następujący sposób:

Ani art. 3 akapit ostatni 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, ani art. 1 pkt 1 i 2 tej dyrektywy nie zawierają norm regulujących kwestię, czy prawo krajowe powinno uznać szkody majątkowe powstałe w naczepie użytkowanej jako część pojazdu przegubowego obejmującego ciągnik siodłowy za zdarzenie, które powinno być objęte umową obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawartą w odniesieniu do tego ciągnika siodłowego. Kwestia ta, jak również wszystkie inne zagadnienia nieuregulowane konkretnie w dyrektywie 2009/103 powinny być uregulowane w prawie krajowym i rozstrzygane przez sądy krajowe.

⁵⁰ Inną ilustracją tego samego zjawiska z niedalekiej przeszłości jest na przykład wyrok z dnia 10 grudnia 2020 r., J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).