



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 30 kwietnia 2025 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 13 ust. 2 – System odszkodowawczy – Wypadek drogowy z udziałem skradzionego pojazdu – Ciężar dowodu w zakresie wiedzy poszkodowanego o kradzieży tego pojazdu – Instytucja odpowiedzialna za odszkodowanie – Uregulowania krajowe interpretowane w sposób nakładający ciężar dowodu na poszkodowanego – Obowiązek wykładni zgodnej z prawem Unii

W sprawie C-370/24 [Nastolo]ⁱ

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunale ordinario di Lodi (sąd powszechny w Lodi, Włochy) postanowieniem z dnia 20 maja 2024 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 maja 2024 r., w postępowaniu:

AT

przeciwko

CT,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: N. Jääskinen, prezes izby, M. Condinanzi i R. Frendo (sprawozdawczynie), sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu AT – A. Egidi i A.E. Lunghi, avvocati,
- w imieniu CT – L. Leo, avvocata,

* Język postępowania: włoski.

ⁱ Niniejszej sprawie została nadana fikcyjna nazwa. Nie odpowiada ona rzeczywistej nazwie ani rzeczywistemu nazwisku żadnej ze stron postępowania.

– w imieniu Komisji Europejskiej – G. Conte, G. Goddin i A. Manzanque Valverde,
w charakterze pełnomocników,

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

Wyrok

- 1 Rozpatrywany wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy AT, osobą fizyczną ranną w wypadku drogowym, a CT, przedsiębiorstwem wyznaczonym przez Fondo di garanzia per le vittime de la strada (fundusz gwarancyjny dla poszkodowanych w ruchu drogowym, zwany dalej „FGVS”), w przedmiocie odszkodowania za szkodę poniesioną przez AT w następstwie tego wypadku.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 1, 2 i 20 dyrektywy 2009/103 mają następujące brzmienie:
„(1) Dyrektywa [Rady] 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności [Dz.U. 1972, L 103, s. 1], druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych [Dz.U. 1984, L 8, s. 17], trzecia dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [Dz.U. 1990, L 129, s. 33] oraz dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) [Dz.U. 2000, L 181, s. 65] zostały kilkakrotnie znacząco zmienione. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości te cztery dyrektywy oraz dyrektywę 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającą dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [Dz.U. 2005, L 149, s. 14] należy ujednolicić.

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

[...]

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

4 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.

[...]

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

5 Artykuł 10 tej dyrektywy, zatytułowany „Instytucja odpowiedzialna za odszkodowanie”, stanowi:

„1. Każde państwo członkowskie tworzy lub upoważnia instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3.

[...]

2. [...]

Jednakże państwa członkowskie mogą wyłączyć obowiązek wypłaty odszkodowania przez powyższą instytucję osobom, które dobrowolnie wsiadły do pojazdu, który spowodował szkodę, jeżeli instytucja ta udowodni, że wiedziały one o fakcie nieubezpieczenia pojazdu.

[...]”.

6 Artykuł 13 tej dyrektywy, zatytułowany „Klauzule wyłączające”, stanowi w ust. 1 i 2:

„1. Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie odpowiednie środki w celu zapewnienia uznania za bezskuteczny każdego przepisu lub postanowienia umownego zawartego w polisie ubezpieczeniowej wydanej zgodnie z art. 3 w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku, gdy ten przepis lub postanowienie umowne wyłącza z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

- a) osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione;
- b) osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu;
- c) osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w lit. a) akapit pierwszy, 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.

2. W przypadku pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy, państwa członkowskie mogą ustalić, że instytucja, o której mowa w art. 10 ust. 1, wypłaca odszkodowanie zamiast zakładu ubezpieczeń, na warunkach przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu. [...]

[...]”.

Prawo włoskie

7 Artykuł 283 ust. 1 i 2 decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (dekretu ustawodawczego nr 209 ustanawiającego kodeks ubezpieczeń prywatnych) z dnia 7 września 2005 r. (GURI nr 239 z dnia 13 października 2005 r., dodatek zwyczajny nr 163), w brzmieniu mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym, przewiduje:

„1. Fundusz gwarancyjny dla poszkodowanych w ruchu drogowym utworzony w ramach [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)] wypłaca odszkodowanie za szkody spowodowane ruchem pojazdów i statków, w odniesieniu do których istnieje obowiązek ubezpieczenia, w przypadku gdy:

[...]

d) pojazd zostaje wprowadzony do ruchu wbrew woli swojego właściciela [...].

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. d), odszkodowanie za uszkodzenia ciała i szkody majątkowe jest należne wyłącznie osobom trzecim nieprzewożonym i osobom przewożonym wbrew swojej woli lub które nie wiedziały, że pojazd porusza się niezgodnie z prawem”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 8 W dniu 6 stycznia 2016 r. AT została zaproszona do zajęcia miejsca, jako pasażerka, w samochodzie będącym w dyspozycji kierowcy. Podczas przejazdu doszło do wypadku drogowego w Lodi (Włochy). Obie osoby znajdujące się w tym samochodzie musiały zostać przewiezione do szpitala; AT doznała poważnych obrażeń fizycznych.
- 9 Z postanowienia odsyłającego wynika, że test na obecność kokainy, opioidów oraz tetrahydrokannabinolu dał u kierowcy wynik pozytywny. Ponadto w swoim raporcie funkcjonariusze policji lokalnej stwierdzili, że wspomniany samochód został skradziony.
- 10 W konsekwencji wobec kierowcy i AT toczyło się postępowanie karne w związku z przestępstwem paserstwa. W wyniku tego postępowania AT została uniewinniona, ponieważ nie była sprawcą przestępstwa. W międzyczasie kierowca zmarł.
- 11 W dniu 11 lutego 2022 r. AT wniosła do Tribunale ordinario di Lodi (sądu powszechnego w Lodi, Włochy), który jest sądem odsyłającym, powództwo przeciwko spadkobiercy kierowcy i przeciwko CT, jako przedsiębiorstwu wskazanemu przez FGVS, w celu uzyskania odszkodowania za szkodę poniesioną w wyniku wypadku wyliczoną na 233 076 EUR wraz z odsetkami i kwotą wynikającą z rewaloryzacji.
- 12 CT podnosi przed sądem odsyłającym, po pierwsze, że odszkodowanie przewidziane w art. 283 kodeksu ubezpieczeń prywatnych, w brzmieniu mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym, jest należne wyłącznie osobom przewożonym, które nie wiedziały, że w chwili wypadku znajdowały się w pojeździe poruszającym się niezgodnie z prawem, a po drugie, że zgodnie z orzecznictwem Corte suprema di cassazione (sądu kasacyjnego, Włochy) do poszkodowanego należy udowodnienie, że nie wiedział on o tym, iż pojazd ten poruszał się niezgodnie z prawem. W tym kontekście CT podnosi brak znaczenia wyroku uniewinniającego AT.
- 13 AT twierdzi, że art. 13 dyrektywy 2009/103 w sposób wystarczająco jasny nakłada ciężar dowodu na FGVS. Ponadto domaga się ona odstąpienia od stosowania przepisu prawa krajowego sprzecznego z prawem Unii.
- 14 Sąd odsyłający wskazuje, że Corte suprema di cassazione (sąd kasacyjny) i sądy orzekające co do istoty interpretują przepisy krajowe mające zastosowanie w postępowaniu głównym w ten sposób, że ciężar dowodu braku wiedzy o niezgodnym z prawem pochodzeniu danego pojazdu spoczywa na poszkodowanym, jako że jest to okoliczność stanowiąca podstawę jego roszczenia odszkodowawczego.
- 15 W tym względzie Corte suprema di cassazione (sąd kasacyjny) miał orzec, że nałożenie na poszkodowanego ciężaru dowodu jego dobrej wiary należy do zakresu uznania, jakim dysponuje dane państwo członkowskie w ramach wdrażania dyrektywy 2009/103. Ponadto zdaniem sądu odsyłającego cel realizowany przez prawo krajowe pozostaje identyczny z celem realizowanym przez prawo Unii, jakim jest niedopuszczenie do wypłaty odszkodowania osobie, która wiedziała o tym, że dany pojazd pochodził z kradzieży.
- 16 W konsekwencji sąd odsyłający uważa za użyteczne zwrócenie się do Trybunału o dokonanie wykładni art. 13 dyrektywy 2009/103. Według sądu odsyłającego artykuł ten pozwala bowiem państwom członkowskim przewidzieć, że instytucja, o której mowa w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy, będzie zaangażowana w wypłatę odszkodowania poszkodowanemu w wypadku spowodowanym

przez skradziony pojazd. Jednakże nawet jeśli ustawodawca krajowy przewidział zaangażowanie tej instytucji, to zdaniem sądu odsyłającego żaden przepis wspomnianej dyrektywy nie wskazuje wyraźnie, że ciężar dowodu, iż poszkodowany wiedział o tym, że dany pojazd poruszał się niezgodnie z prawem, spoczywa na wspomnianej instytucji. Według sądu odsyłającego art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103 odnosi się bowiem jedynie do konkretnego przypadku roszczenia skierowanego przeciwko zakładowi ubezpieczeń.

- 17 Jednakże zdaniem tego sądu art. 10 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2009/103 w związku z art. 13 ust. 2 tej dyrektywy sugeruje, że na instytucji przewidzianej w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy spoczywa udowodnienie, iż dany pojazd był skradziony.
- 18 Podobnie sąd ów uważa, że ogólna zasada, iż poszkodowany ma zawsze prawo do odszkodowania (*vulneratus ante omnia reficiendus*), która leży u podstaw całości uregulowań Unii dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych i na której Trybunał często opiera swoje orzeczenia w tej dziedzinie, również przemawia za taką wykładnią art. 13 dyrektywy 2009/103. Jeżeli zatem umożliwienie niewinnemu poszkodowanemu dostępu do słusznego odszkodowania stanowi *ratio legis* tego art. 13, trudno obarczać tego poszkodowanego obowiązkiem udowodnienia okoliczności, której wykazanie jest prawie niemożliwe.
- 19 Ponadto zasada skuteczności prawa Unii mogłaby zostać naruszona, gdyby osoba domagająca się odszkodowania za poniesioną szkodę była zobowiązana do przedstawienia dowodu na okoliczność mającą charakter negatywny, a nawet prawie niemożliwą do stwierdzenia.
- 20 Wreszcie zdaniem sądu odsyłającego art. 13 dyrektywy 2009/103 nie był jeszcze przedmiotem wykładni Trybunału. Trybunał miał okazję wypowiadać się jedynie w przedmiocie wykładni wcześniejszego uregulowania w tej dziedzinie, orzekając wówczas kilkakrotnie, że na przepisy ustawowe lub postanowienia umowne skutkujące wyłączeniem możliwości stosowania polisy ubezpieczeniowej można powołać się wobec poszkodowanych w wypadku tylko wtedy, „gdy zakład ubezpieczeń może udowodnić, że osoby zajmujące całkowicie dobrowolnie miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, że pojazd ów był skradziony”.
- 21 W tych okolicznościach Tribunale ordinario di Lodi (sąd powszechny w Lodi) postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:
 - „1) Czy art. 13 dyrektywy [2009/103] należy interpretować w ten sposób, że w razie wypadku drogowego, w którym brała udział osoba przewożona pojazdem pochodzącym z kradzieży, obowiązek udowodnienia, że poszkodowany wiedział o pochodzeniu pojazdu z kradzieży, spoczywa na instytucji odpowiedzialnej za odszkodowanie w rozumieniu art. 10 dyrektywy [2009/103]?
 - 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej, czy przepis ten, tak interpretowany, stoi na przeszkodzie uregulowaniu takiemu jak uregulowanie włoskie, interpretowanemu i stosowanemu w ten sposób, że ciężar dowodu spoczywa na osobie przewożonej i poszkodowanej?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 22 Poprzez swoje pytania prejudycjalne, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że po pierwsze, do instytucji przewidzianej w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy należy wykazanie, w celu zwolnienia się z obowiązku wypłaty odszkodowania, że w razie wypadku drogowego osoba poszkodowana, dobrowolnie zajmująca miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziała, iż został on skradziony, oraz po drugie, stoi on na przeszkodzie orzecznictwu krajowemu, w którym dokonano wykładni przepisów krajowych w ten sposób, że w takiej sytuacji to do tej osoby należy udowodnienie, w celu uzyskania naprawienia poniesionej przez nią szkody, iż nie wiedziała ona, że pojazd ów został skradziony.
- 23 Artykuł 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia wszelkich stosownych środków, z zastrzeżeniem art. 5 tej dyrektywy, w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium.
- 24 W tym względzie zgodnie z art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103 każde państwo członkowskie tworzy lub upoważnia instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3 tej dyrektywy.
- 25 Artykuł 13 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 stanowi, że w przypadku pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy państwa członkowskie mogą ustalić, że instytucja, o której mowa w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy, „wypłaca odszkodowanie zamiast zakładu ubezpieczeń, na warunkach przewidzianych w ust. 1 [tego art. 13]”.
- 26 Należy zauważyć, że z brzmienia art. 13 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 wyraźnie wynika, iż prawodawca Unii zamierzał stosować do tej instytucji warunki i ograniczenia mające zastosowanie do zakładów ubezpieczeniowych na podstawie art. 13 ust. 1 tej dyrektywy.
- 27 W niniejszym przypadku z postanowienia odsyłającego wynika, że Republika Włoska wybrała wypłatę odszkodowania przez instytucję przewidzianą w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103 w przypadku szkód spowodowanych przez pojazdy wprowadzone do ruchu wbrew woli ich właściciela.
- 28 Jeżeli zaś państwo członkowskie wybrało wypłatę odszkodowania przez tę instytucję w przypadku szkód spowodowanych przez skradzione pojazdy, państwo to jest zobowiązane, zgodnie z art. 13 ust. 2 tej dyrektywy, w szczególności do przestrzegania warunków przewidzianych w art. 13 ust. 1 owej dyrektywy.
- 29 W tym względzie zgodnie z art. 13 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 towarzystwo ubezpieczeń pokrywające odpowiedzialność cywilną posiadaczy pojazdów mechanicznych nie może odmówić wypłaty odszkodowania osobom trzecim poszkodowanym w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd, powołując się na przepisy prawne lub postanowienia umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej wyłączające z zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych szkody wyrządzone poszkodowanym osobom trzecim w związku z użytkowaniem lub prowadzeniem ubezpieczonego pojazdu przez osoby nieupoważnione do prowadzenia tego pojazdu, przez osoby nieposiadające

prawa jazdy lub przez osoby, które nie zastosowały się do ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa tego pojazdu (wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 33).

- 30 W drodze odstępstwa od tego akapitu pierwszego art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103 przewiduje, że niektórzy poszkodowani mogą nie otrzymać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń ze względu na sytuację, którą sami stworzyli, a mianowicie w przypadkach, gdy pojazd, który spowodował szkodę, był używany lub prowadzony przez osoby, które nie były do tego wyraźnie ani w sposób dorozumiany upoważnione, a poszkodowane osoby trzecie dobrowolnie zajęły miejsce w tym pojeździe, wiedząc, że pojazd ten został skradziony (wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 34).
- 31 W tym względzie należy zauważyć, że ponieważ art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103 ustanawia odstępstwo od zasady ogólnej, przepis ten należy interpretować ściśle (postanowienie z dnia 13 października 2021 r., Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, pkt 61 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 32 Każda inna wykładnia pozwoliłaby państwom członkowskim na ograniczenie odszkodowania na rzecz osób trzecich poszkodowanych w wypadku drogowym do pewnych okoliczności, czemu dyrektywa 2009/103 ma właśnie zapobiegać (postanowienie z dnia 13 października 2021 r., Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, pkt 62 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 33 W świetle tych rozważań Trybunał orzekł, że art. 13 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, iż na przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej, które wyłączają z ubezpieczenia użytkowanie lub prowadzenie pojazdów, można powołać się wobec osób trzecich będących ofiarami wypadku drogowego tylko wtedy, gdy ubezpieczyciel może udowodnić, że osoby dobrowolnie zajmujące miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, że pojazd ten został skradziony (postanowienie z dnia 13 października 2021 r., Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, pkt 63 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 34 W świetle brzmienia art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103 z powyższego wynika, że jeżeli w przypadku szkód spowodowanych przez skradzione pojazdy państwo członkowskie wybrało wypłatę odszkodowania przez instytucję, o której mowa w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103, to do tej instytucji należy przedstawienie dowodu, że osoby poszkodowane dobrowolnie zajmujące miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, iż pojazd ten został skradziony, aby mogła ona powołać się wobec tych poszkodowanych na przepis prawny lub klauzulę umowną zawartą w polisie ubezpieczeniowej, które wykluczają z ubezpieczenia użytkowanie lub prowadzenie pojazdów w takich okolicznościach.
- 35 Stwierdzenie to znajduje potwierdzenie zarówno w kontekście, w jaki wpisuje się art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103, jak i w celach realizowanych przez tę dyrektywę, które zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału należy uwzględnić w ramach wykładni tego przepisu (zob. analogicznie wyrok z dnia 18 grudnia 2019 r., IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, pkt 37).
- 36 Co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103, wniosek, zgodnie z którym rozpatrywany ciężar dowodu spoczywa na instytucji, o której mowa w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy, jest również zgodny z art. 10 ust. 2 akapit drugi owej dyrektywy, zgodnie z którym do tej instytucji należy – w celu wyłączenia wypłaty przez nią odszkodowania – udowodnienie, że

osoby poszkodowane dobrowolnie zajmujące miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, że pojazd ten nie jest ubezpieczony. Tak więc w takim przypadku ciężar udowodnienia wiedzy o fakcie, że wspomniany pojazd nie był ubezpieczony, spoczywa również na wspomnianej instytucji, nie zaś na poszkodowanym w wypadku drogowym.

- 37 Co się tyczy celów realizowanych przez dyrektywę 2009/103, należy przypomnieć, że jak przewiduje motyw 1 dyrektywy 2009/103, ujednoliciła ona dyrektywę 72/166, drugą dyrektywę 84/5, trzecią dyrektywę 90/232, dyrektywę 2000/26 oraz dyrektywę 2005/14. Owe dyrektywy stopniowo precyzowały obowiązki państw członkowskich w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia. Zmierzały one z jednej strony do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii Europejskiej, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, a z drugiej strony do zagwarantowania poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek (wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 38 Ponadto z motywów 2 i 20 dyrektywy 2009/103 wynika, że realizuje ona w istocie te same cele co wspomniane dyrektywy (zob. podobnie wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 39 Ewolucja przepisów prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia wskazuje, że ów cel ochrony poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy był stale wspierany przez prawodawcę Unii (wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 40 Tak więc, mając na uwadze realizowany przez dyrektywę 2009/103 cel polegający na ochronie poszkodowanych w wypadkach drogowych spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, nie można wymagać od poszkodowanego w wypadku drogowym, aby udowodnił, że nie wiedział on o tym, iż pojazd, w którym zajął on miejsce, został skradziony, ponieważ taki ciężar dowodu byłby sprzeczny z owym celem.
- 41 Zatem w świetle informacji, którymi dysponuje Trybunał, orzecznictwo krajowe nakładające ciężar dowodu braku wiedzy o niezgodnym z prawem pochodzeniu pojazdu, który spowodował wypadek drogowy, na poszkodowanego w tym wypadku, jako że jest to okoliczność stanowiąca podstawę jego roszczenia odszkodowawczego, nie jest – z zastrzeżeniem ustaleń, których powinien dokonać sąd odsyłający – zgodne z wymogami wynikającymi z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103.
- 42 W celu udzielenia sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi należy wyjaśnić obowiązki ciążące na sądzie krajowym, w przypadku gdyby orzecznictwo krajowe nie było zgodne z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103.
- 43 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału sądy krajowe przy stosowaniu prawa wewnętrznego zobowiązane są do dokonywania jego wykładni w możliwie najszerszym zakresie w świetle brzmienia i celu rozpatrywanej dyrektywy, tak by osiągnąć przewidziany w niej rezultat, a tym samym zastosować się do art. 288 akapit trzeci TFUE. Ten obowiązek dokonywania wykładni prawa krajowego zgodnej z prawem Unii jest bowiem nierozdzielnie związany z systemem traktatu FUE, gdyż zezwala sądom krajowym na

zapewnienie, w ramach ich właściwości, pełnej skuteczności prawa Unii przy rozpoznawaniu zawisłych przed nimi sporów (wyrok z dnia 5 marca 2020 r., OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 44 Ponadto Trybunał wielokrotnie orzekał, że zasada wykładni zgodnej wymaga, by sądy krajowe czyniły wszystko, co leży w zakresie ich kompetencji, uwzględniając wszystkie przepisy prawa krajowego i stosując uznane w porządku krajowym metody wykładni, by zapewnić pełną skuteczność rozpatrywanej dyrektywy i dokonać rozstrzygnięcia zgodnego z realizowanymi przez nią celami (wyrok z dnia 5 marca 2020 r., OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, pkt 42).
- 45 W tym kontekście Trybunał orzekł, że obowiązek dokonywania wykładni zgodnej nakłada na sądy krajowe, w tym sądy orzekające w ostatniej instancji, obowiązek dokonania w stosownym wypadku zmiany utrwalonego orzecznictwa krajowego, jeżeli opiera się ono na interpretacji prawa krajowego, której nie da się pogodzić z celami dyrektywy. Sąd krajowy nie może zatem w szczególności skutecznie stwierdzić, że nie jest w stanie dokonać wykładni przepisu krajowego zgodnie z prawem Unii tylko dlatego, że przepis ten był stale interpretowany w sposób, który nie jest zgodny z tym prawem (zob. podobnie wyrok z dnia 5 marca 2020 r., OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, pkt 43, 44).
- 46 Tym samym do sądu odsyłającego będzie należało zapewnienie pełnej skuteczności dyrektywy 2009/103, w razie potrzeby poprzez odstąpienie z własnej inicjatywy od stosowania wykładni przyjętej przez sądy włoskie, o ile wykładnia ta jest niezgodna z prawem Unii (zob. analogicznie wyrok z dnia 5 marca 2020 r., OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 47 Jednakże ten obowiązek wykładni zgodnej jest ograniczony przez ogólne zasady prawa, w szczególności zasadę pewności prawa, ponieważ nie może on służyć jako podstawa wykładni sprzecznej z prawem krajowym (wyrok z dnia 5 marca 2020 r., OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 W tym względzie, chociaż do Trybunału nie należy orzekanie w przedmiocie wykładni prawa włoskiego, to należy jednak zauważyć, że wydaje się, iż zgodnie z orzecznictwem krajowym, o którym mowa w postanowieniu odsyłającym, przepis krajowy, na mocy którego ciężar dowodu miałby spoczywać na osobie poszkodowanej, nie jest jasno wyrażony w art. 283 dekretu ustawodawczego nr 209. Jeżeli zaś rzeczywiście tak jest, to wykładni zgodnej z dyrektywą 2009/103 nie można uznać za wykładnię *contra legem*.
- 49 W świetle powyższych rozważań odpowiedzi na zadane pytania powinna brzmieć następująco: art. 13 ust. 2 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że po pierwsze, do instytucji przewidzianej w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy należy wykazanie, w celu zwolnienia się z obowiązku wypłaty odszkodowania, że w razie wypadku drogowego osoba poszkodowana dobrowolnie zajmująca miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziała, iż został on skradziony, oraz po drugie, stoi on na przeszkodzie orzecznictwu krajowemu, w którym dokonano wykładni przepisów krajowych w ten sposób, że w takiej sytuacji to do tej osoby należy udowodnienie, w celu uzyskania naprawienia poniesionej przez nią szkody, iż nie wiedziała ona, że pojazd ów został skradziony.

W przedmiocie kosztów

- 50 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 (dziewiąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 13 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności

należy interpretować w ten sposób, że:

po pierwsze, do instytucji przewidzianej w art. 10 ust. 1 tej dyrektywy należy wykazanie, w celu zwolnienia się z obowiązku wypłaty odszkodowania, że w razie wypadku drogowego osoba poszkodowana dobrowolnie zajmująca miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziała, iż został on skradziony, oraz po drugie, stoi on na przeszkodzie orzecznictwu krajowemu, w którym dokonano wykładni przepisów krajowych w ten sposób, że w takiej sytuacji to do tej osoby należy udowodnienie, w celu uzyskania naprawienia poniesionej przez nią szkody, iż nie wiedziała ona, że pojazd ów został skradziony.

Podpisy