Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 10 czerwca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 1 pkt 1 i 2 – Artykuł 3 akapity pierwszy, drugi i ostatni – Pojęcie „pojazdu” – Obowiązek objęcia szkód majątkowych ochroną ubezpieczeniową – Zakres – Wypadek drogowy z udziałem pojazdu członowego, którego części składowe podlegają odrębnemu ubezpieczeniu obowiązkowemu – Szkody w naczepie spowodowane przez ciągnik samochodowy, z którym zespolona była naczepa w chwili zajścia tego wypadku – Wykładnia przepisów krajowych wykluczająca objęcie tych szkód ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego ciągnika siodłowego

W sprawie C-923/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal Supremo (sąd najwyższy, Hiszpania) postanowieniem z dnia 28 listopada 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 17 grudnia 2019 r., w postępowaniu:

**Van Ameyde España SA**

przeciwko

**GES, Seguros y Reaseguros SA,**

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos i I. Jarukaitis (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A.Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: hiszpański.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Van Ameyde España SA – I. Castizo Reyes, procuradora, i V. Muñoz Mundina, abogado,

– w imieniu GES, Seguros y Reaseguros SA – A.M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, i J.A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– w imieniu rządu hiszpańskiego – M.J. Ruiz Sánchez, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Komisji Europejskiej – H.Tserepa-Lacombe i J. Rius, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 23 lutego 2021 r.,

wydaje następujący

## Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11) w związku z art. 1 tej dyrektywy.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Van Ameyde España SA (zwanym dalej „Van Ameyde") a GES, Seguros y Reaseguros SA (zwanym dalej „GES Seguros") w przedmiocie roszczenia o odszkodowanie za szkodę majątkową w naczepie w wyniku wypadku drogowego z udziałem pojazdu członowego.

## Ramy prawne

### *Prawo Unii*

3 Motywy 1–3 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], [84/5], 88/357/EWG i [90/232] oraz dyrektywę [2000/26] Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [(Dz.U. 2005, L 149, 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 rynku [Unii Europejskiej] ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. […]

(3) Każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych [których stałe miejsce postoju znajduje się] na ich terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków.

[…]

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

4 Artykuł 1 omawianej dyrektywy zawiera następujące definicje:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

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 wspomnianej dyrektywy, 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 [których stałe miejsce postoju znajduje się] na jego terytorium.

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

[…]

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

6 Artykuł 5 tej samej dyrektywy, zatytułowany „Odstąpienie od obowiązku ubezpieczenia pojazdów”, stanowi:

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

[…]

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

[…]”.

7 Zgodnie z art. 12 dyrektywy 2009/103, zatytułowanym „Szczególne kategorie poszkodowanych”:

„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.

2. Członkowie rodziny ubezpieczającego [ubezpieczonego] lub kierowcy lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 3, nie mogą być wyłączeni, ze względu na ten związek pokrewieństwa lub powinowactwa, z możliwości skorzystania z ubezpieczenia za szkody na osobie.

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”.

### *Prawo hiszpańskie*

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (tekst ujednolicony ustawy o odpowiedzialności cywilnej i o ubezpieczeniu w związku z ruchem pojazdów mechanicznych), zatwierdzony Real Decreto Legislativo 8/2004 (dekretem królewskim z mocą ustawy nr 8/2004) z dnia 29 października 2004 r. (BOE nr 267 z dnia

5 listopada 2004 r., s. 36662), w brzmieniu znajdującym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (zwany dalej „ustawą o ubezpieczeniu komunikacyjnym"), przewiduje w ust. 1 art. 1, zatytułowanym „W przedmiocie odpowiedzialności cywilnej":

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

[…]

W przypadku szkód na mieniu kierowca odpowiada wobec osób trzecich, jeżeli ponosi cywilną odpowiedzialność na mocy przepisów art. 1902 i nast. Código Civil [kodeksu cywilnego], art. 109 i nast. Código Penal [kodeksu karnego] oraz przepisów niniejszej ustawy.

[…]

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 [kodeksu cywilnego] i art. 120 ust. 5 [kodeksu karnego]. Odpowiedzialność ta ustaje z chwilą, gdy właściciel ów wykaże, że dołożył należytej staranności jak bonus pater familias, aby zapobiec szkodzie.

[…]".

9 Artykuł 2 ustawy o ustawy o ubezpieczeniu komunikacyjnym, zatytułowany „O ubezpieczeniach obowiązkowych", stanowi w ust. 1 akapit pierwszy:

„Każdy właściciel pojazdu mechanicznego, którego stałe miejsce postoju znajduje się w Hiszpanii, ma obowiązek zawarcia i utrzymania w mocy umowy ubezpieczenia na każdy należący do niego pojazd, obejmującej, do poziomu obowiązkowego ubezpieczenia, odpowiedzialność cywilną, o której mowa w art. 1. Jednakże właściciel pojazdu jest zwolniony z tego obowiązku, jeżeli umowa ubezpieczenia została zawarta przez każdą inną osobę, która ma w tym interes i która wskazała, z jakiego tytułu zawarła umowę ubezpieczenia".

10 Artykuł 5 omawianej ustawy, zatytułowany „Zakres przedmiotowy i wyłączenia", stanowi w ust. 2:

„Ochrona ubezpieczeniowa w ramach obowiązkowego ubezpieczenia nie obejmuje również szkód majątkowych powstałych w ubezpieczonym pojeździe, w rzeczach w nim przewożonych lub w rzeczach należących do ubezpieczającego, ubezpieczonego, właściciela [pojazdu] lub kierującego [pojazdem], a także małżonka lub krewnego do trzeciego stopnia pokrewieństwa lub powinowactwa tych osób".

11 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 Real Decreto 1507/2008 (dekretem królewskim nr 1507/2008) z dnia 12 września 2008 r. (BOE nr 222 z dnia 13 września 2008 r.,s. 37487) (zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie obowiązkowego ubezpieczania pojazdów") przewiduje w art. 1 ust. 1:

„Dla celów odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i obowiązku ubezpieczenia za pojazdy mechaniczne uznaje się wszystkie pojazdy dostosowane do ruchu drogą lądową i napędzane silnikiem, w tym motorowery, pojazdy specjalne, przyczepy i naczepy […] Zwolnione z obowiązku ubezpieczenia są przyczepy, naczepy i specjalne maszyny ciągnione o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg […]".

12 Artykuł 19 rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów, zatytułowany „Wielość szkód i sprawców", przewiduje w ust. 2:

„Jeżeli w wyniku tego samego zdarzenia, w którym uczestniczą dwa pojazdy lub więcej, z których każdy objęty jest obowiązkowym ubezpieczeniem, powstają szkody po stronie osób trzecich, każdy z ubezpieczycieli odpowiedzialnych za szkodę pojazdów przyczynia się do spełnienia zobowiązań prawnych, uwzględniając odpowiedzialność każdego z prowadzących pojazdy uczestniczące w zdarzeniu, jeżeli może zostać ustalona lub, w przeciwnym wypadku, zgodnie z postanowieniami umów zawartych między zakładami ubezpieczeń; a w razie ich braku każdy ubezpieczyciel przyczynia się proporcjonalnie do mocy pojazdów uczestniczących w zdarzeniu.

Jeśli dwoma uczestniczącymi pojazdami jest ciągnik i przyczepa lub naczepa z nim zespolona 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 ponoszonej za każdy z pojazdów wskazanych w zawartej polisie ubezpieczeniowej".

## Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

13 W dniu 3 kwietnia 2014 r. doszło do wypadku drogowego, w którym uczestniczył pojazd członowy składający się z ciągnika siodłowego (zwanego dalej „ciągnikiem siodłowym") i naczepy (zwanej dalej „naczepą"), w trakcie którego doszło do uszkodzenia naczepy. Ustalono, że przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności przez kierującego ciągnikiem siodłowym oraz że uszkodzenie naczepy powstało wyłącznie z jego winy.

14 Ciągnik siodłowy stanowił własność Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, spółki prawa portugalskiego, i był ubezpieczony w zakresie obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów w ramach floty spółki prawa portugalskiego – Açoreana, reprezentowanej w Hiszpanii przez spółkę Van Ameyde. Naczepa należała do spółki Caixarenting SAU, która oddała ją w leasing spółce Primafrío SL. W celu objęcia naczepy ochroną ubezpieczeniową na wypadek szkody majątkowej spółka Primafrío wykupiła polisę AC w GES Seguros. Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów naczepy zawarto ze spółką Seguros Bilbao SA, która nie jest stroną sporu zawisłego przed sądem odsyłającym.

15 GES Seguros wypłacił spółce Primafrío kwotę 34 977,33 EUR tytułem odszkodowania za uszkodzenie naczepy, w związku z czym w dniu 13 marca 2015 r. spółka ta wystąpiła do Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (sądu pierwszej instancji nr 1 w La Palma del Condado, Hiszpania) z powództwem o zasądzenie od Van Ameyde zapłaty tej kwoty tytułem odszkodowania wraz z odsetkami ustawowymi. W uzasadnieniu pozwu GES Seguros podniósł w szczególności, że zgodnie z przepisami obowiązującymi w chwili zaistnienia okoliczności sporu w postępowaniu głównym ciągnik siodłowy i naczepa były odrębnymi pojazdami, należącymi do różnych właścicieli, z których każdego obejmowało swym zakresem obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, co oznacza, że nie można przyjąć, że naczepa stanowiła ładunek ciągnika samochodowego ani towar przez niego przewożony w rozumieniu art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu komunikacyjnym. W konsekwencji zdaniem GES Seguros przewidziane w tym przepisie wyłącze-

nie z zakresu ochrony z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych nie miało zastosowania. Van Ameyde nie zgodziło się z żądaniami pozwu.

16 Ponieważ powództwo to zostało oddalone wyrokiem z dnia 14 lipca 2016 r. w oparciu o uzasadnienie, że naczepa stanowiła ładunek lub towar przewożony przez ciągnik siodłowy, GES Seguros wniósł apelację do Audiencia Provincial de Huelva (sądu okręgowego w Huelva, Hiszpania), który uwzględnił ją wyrokiem z dnia 22 grudnia 2016 r.

17 Sąd ten uznał, że wyłączenie z zakresu ochrony z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianego w art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu komunikacyjnym szkód majątkowych powstałych w towarach przewożonych w ubezpieczonym pojeździe nie ma zastosowania i że w konsekwencji obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego obejmowało szkody powstałe w naczepie. W opinii tego sądu bowiem nie można było przyjąć, że naczepa była ładunkiem ciągnika siodłowego, skoro rozpatrywane wyłączenie odnosi się w szczególności nie do szkód powstałych w towarach przewożonych „przez" ubezpieczony pojazd, lecz w towarach przewożonych „w" ubezpieczonym pojeździe.

18 Van Ameyde wniosło skargę kasacyjną od wyroku z dnia 22 grudnia 2016 r. do Tribunal Supremo (sądu najwyższego, Hiszpania), sądu odsyłającego, podnosząc, że na podstawie art. 5 ust. 2 szkody powstałe w naczepie są wyłączone z zakresu ochrony obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego. W tym względzie Van Ameyde twierdzi w szczególności, że w chwili zajścia wypadku ciągnik siodłowy i naczepa tworzyły „jedność funkcjonalną".

19 Sąd odsyłający zawraca uwagę na fakt, że chociaż ciągnik siodłowy i naczepa stanowią pojazdy niezależne, które jako takie podlegają oddzielnie obowiązkowi ubezpieczenia, dyrektywa 2009/103 nie zawiera wyraźnego przepisu dotyczącego sposobu określenia odpowiedzialności, czy to wobec osób trzecich, czy względem drugiego pojazdu drugiego uczestnika wypadku z udziałem pojazdu członowego, składającego się z tych dwóch części. Sąd odsyłający wyjaśnia jednak, że zgodnie z jego własnym orzecznictwem odpowiedzialność za różne części składowe pojazdu członowego wobec poszkodowanych osób trzecich jest solidarna, a art. 19 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów określa, w jaki sposób rozkłada się odpowiedzialność między nimi. Przepis ten nie określa jednak, w jaki sposób ubezpieczyciele poszczególnych pojazdów, z których składa się pojazd, muszą podzielić odpowiedzialność w sytuacji, gdy – tak jak w rozpatrywanej przez niego sprawie – szkody poniesione przez jednego z nich można przypisać wyłącznie drugiemu. Przepis ten nie pozwala zatem na udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy szkody majątkowe powstałe w naczepie powinny zostać objęte ochroną ubezpieczeniową z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ciągnika samochodowego.

20 W tym względzie sąd odsyłający cytuje art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniu komunikacyjnym i wskazuje, że wykluczającą się wzajemnie wykładnię tego przepisu, przyjętą w niniejszej sprawie przez sąd pierwszej instancji i sąd apelacyjny, można odnaleźć również w orzecznictwie Audiencias Provinciales (sądów okręgowych). W celu rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu sąd odsyłający rozważa, czy wykładnia przywołanego przepisu, zgodnie z którą wyłącza on z zakresu ochrony obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu ciągnika siodłowego szkody wyrządzone w zespolonej z nim naczepie w okolicznościach takich jak w zawisłym przed nim sporze ze względu na okoliczność, że naczepa ta jest

porównywalna do ładunku tego ciągnika siodłowego lub towarów przez niego przewożonych, lub ze względu na okoliczność, że ów ciągnik siodłowy i naczepa stanowią jeden pojazd, którego ubezpieczenie [części składowych] obejmuje ochroną wyłącznie szkody majątkowe wyrządzone osobom trzecim, innym niż właściciel któregokolwiek z tych pojazdów, wyłącza ochronę ubezpieczeniową szkód majątkowych z obowiązkowego ubezpieczania pojazdów mechanicznych przewidzianego w art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103 w związku z art. 1 tej dyrektywy lub ogranicza zakres tej ochrony.

21 W tych okolicznościach Tribunal Supremo (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 3 akapit ostatni [dyrektywy 2009/103] w związku z art. 1 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się wykładni przepisu krajowego (art. 5 ust. 2 [ustawy o ubezpieczeniu pojazdów]), zgodnie z którą w przypadkach takich jak w postępowaniu głównym należy przyjąć, że szkody wyrządzone w naczepie są wyłączone z zakresu ochrony obowiązkowego ubezpieczenia [ciągnika siodłowego, z którym jest ona zespolona], ponieważ naczepa ta jest porównywalna do towarów przewożonych w tym [ciągniku siodłowym], bądź też ponieważ do celów [likwidacji] szkód majątkowych należy przyjąć, że naczepa ta wraz z tym [ciągnikiem siodłowym] tworzy jeden pojazd?”.

## W przedmiocie pytania prejudycjalnego

22 W przedłożonym pytaniu sąd odsyłający co do zasady dąży do ustalenia, czy art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103 w związku z art. 1 pkt 1 i 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie takiej wykładni przepisów krajowych, która wyklucza z zakresu ochrony ubezpieczeniowej, a tym samym z zakresu odszkodowania, z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego szkody majątkowe spowodowane przez ten ciągnik siodłowy w naczepie, która była z nim zespolona w chwili zajścia wypadku, z tego względu, że do celów przyznania odszkodowania należy przyjąć, że wspomniana naczepa jest towarem przewożonym przez ten ciągnik siodłowy lub tworzy z nim jeden pojazd.

23 Na wstępie należy zauważyć, że dyrektywa 2009/103, jak wynika z jej motywu 1, dokonała kodyfikacji wcześniejszych dyrektyw w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w dziedzinie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności, bez wprowadzania do nich zmian co do istoty. Orzecznictwo dotyczące tych wcześniejszych dyrektyw znajduje zatem zastosowanie przy dokonywaniu wykładni równoważnych przepisów dyrektywy 2009/103 (wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 35).

24 Zgodnie z art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, z zastrzeżeniem art. 5 tej dyrektywy, każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej odnoszącym się do ruchu pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Artykuł 3 akapit drugi tej dyrektywy stanowi, że zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym. Artykuł 3 akapit ostatni tej dyrektywy precyzuje, że ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym tego artykułu, pokrywa obligatoryjnie

zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie. Artykuł 5 ust. 2 przewiduje między innymi, że na warunkach określonych w tym przepisie każde państwo członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów art. 3 w odniesieniu do niektórych typów pojazdów.

25 W tym względzie należy przypomnieć w pierwszej kolejności, że – jak orzekł już Trybunał – art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, sformułowany w sposób bardzo ogólny, nakazuje państwom członkowskim ustanowienie w ich wewnętrznym porządku prawnym powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdów (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 Tak więc, z zastrzeżeniem odstępstw przewidzianych w art. 5 tej dyrektywy, każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby „każdy pojazd", którego stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium, był objęty umową zawartą z zakładem ubezpieczeń w celu zagwarantowania, w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu rzeczonego pojazdu (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 Pojęcie „pojazdu" zostało zdefiniowane w art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 jako oznaczające „każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie".

28 Z brzmienia tych przepisów wynika jednoznacznie, że zarówno ciągnik siodłowy, jak i przyczepa lub naczepa stanowią, każde z osobna, „pojazd" w rozumieniu tego przepisu i w związku z tym – z zastrzeżeniem skorzystania przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te mają stałe miejsce postoju, z możliwości przewidzianego w art. 5 tej dyrektywy odstąpienia – powinny być przedmiotem umowy zawartej z zakładem ubezpieczeń w celu zagwarantowania, w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów mechanicznych.

29 W przedmiocie tego, czy w sytuacji, gdy przyczepa lub naczepa jest zespolona z ciągnikiem siodłowym, traci ona status „pojazdu" w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103, czy też w sytuacji, gdy jest ona z nim zespolona, tworzy całość składającą się z tego ciągnika siodłowego i tej przyczepy lub naczepy, stanowiąc już tylko jeden i ten sam pojazd w rozumieniu tego przepisu, z takim skutkiem, że rzeczona przyczepa lub naczepa wymyka się tej kwalifikacji, należy stwierdzić, po pierwsze, że brzmienie art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103 nie pozwala na podtrzymywanie tego typu hipotez. W istocie uściślenie, zgodnie z którym każda przyczepa „zespolona lub nie" wchodzi w zakres pojęcia „pojazdu" w rozumieniu art. 1 pkt 1, i użycie spójnika „oraz" między dwiema częściami definicji tego pojęcia wyraźnie wskazują, że przyczepy, tak jak i naczepy, stanowią niezależną kategorię „pojazdu" w rozumieniu tego przepisu, odrębną od kategorii „każd[ego] pojazd[u] silnikow[ego] przeznaczon[ego] do podróżowania lądem oraz napędzan[ego] siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach", którego kwalifikacja jako pojazdu jest niezależna od tego, czy jest on zespolony z innym pojazdem w rozumieniu tego przepisu.

30 Po drugie, przyjęcie, że przyczepa lub naczepa, gdy jest zespolona z ciągnikiem samochodowym, stanowi towar przewożony przez ten ciągnik samochodowy lub tworzy z nim jeden pojazd, w związku z czym traci swój własny status „pojazdu" w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103, byłoby nie do pogodzenia z okolicznością, że definicja pojęcia „pojazdu" w rozumieniu tego przepisu jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu, a tym samym sprzeczna z obiektywną koncepcją tego pojęcia (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września

2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 38, 39 i przytoczone tam orzecznictwo). Takie podejście byłoby również nie do pogodzenia z okolicznością, że zakres obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych, ze względów związanych z pewnością prawa, powinien zostać ustalony z góry, to znaczy zanim dojdzie do wypadku z ewentualnym udziałem danego pojazdu (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 40).

31 Gdyby przyczepa lub naczepa traciła status „pojazdu" w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103 w momencie zespolenia z ciągnikiem samochodowym, stanowiłoby to również zagrożenie dla przewidywalności, stabilności i ciągłości obowiązku ubezpieczania przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy, którego przestrzeganie jest jednak konieczne w celu zagwarantowania pewności prawa (zob. analogicznie wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 52).

32 Wynika stąd, że przyjęcie, iż przyczepa lub naczepa, gdy jest zespolona z ciągnikiem siodłowym, stanowi towar przewożony przez ten ciągnik siodłowy lub tworzy z nim jeden pojazd, w związku z czym traci swój własny status „pojazdu" w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103, nie może być zgodne z tym przepisem. W związku z tym, z zastrzeżeniem wykonywania przez dane państwo członkowskie, w którym przyczepa lub naczepa ma stałe miejsce postoju, uprawnienia nadanego mu na mocy art. 5 dyrektywy 2009/103, każda przyczepa lub naczepa podlega obowiązkowi ubezpieczenia na mocy art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, niezależnie od tego, czy jest zespolona, czy nie z innym pojazdem.

33 Jednakże w niniejszym przypadku z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika, że chociaż spór w postępowaniu głównym jest związany z kwalifikacją nadaną naczepie, gdy jest ona zespolona z ciągnikiem siodłowym, to kwalifikacja ta pozostaje bez związku z obowiązkiem ubezpieczenia przewidzianym w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, takim jak będący przedmiotem transpozycji do prawa hiszpańskiego. Bezsporne jest zresztą, że każdy z dwóch pojazdów, których dotyczy spór w postępowaniu głównym, był objęty obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów. Natomiast z akt sprawy wynika również, że wspomniana kwalifikacja, wynikająca z wykładni przepisów krajowych rozpatrywanych w postępowaniu głównym, skutkuje tym, że właściciel lub posiadacz naczepy, która została uszkodzona w okolicznościach takich jak okoliczności sporu w postępowaniu głównym, nie stanie się przedmiotem odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, który ciągnął tę naczepę w chwili zajścia wypadku. Wykładnia ta dotyczy zatem, z zastrzeżeniem ustaleń, których dokonanie należy do sądu odsyłającego, od zakresu prawa poszkodowanych do uzyskania odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego.

34 W konsekwencji należy w drugiej kolejności przypomnieć, że z motywów dyrektywy 2009/103 wynika, że dyrektywa ta, podobnie jak dyrektywy dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, które ją poprzedzały, ma na celu, po pierwsze, zapewnienie swobodnego ruchu zarówno pojazdów mechanicznych, których miejsce stałego postoju znajduje się na terytorium Unii, jak i osób, które znajdują w tych pojazdach, a po drugie, zapewnienie, aby poszkodowani w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy mechaniczne korzystali z porównywalnego traktowania na terytorium Unii niezależnie od tego, gdzie wydarzył się wypadek (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 35).

35 Dyrektywa 2009/103 wymaga zatem od państw członkowskich, że zagwarantują, by odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, których stałe miejsce postoju znajduje się na ich terytorium, była objęta ubezpieczeniem, i uściślą, w szczególności, typy szkód i rodzaje poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma obejmować (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 36).

36 Obowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest jednak odrębny od zakresu odszkodowania za te szkody z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest bowiem objęta gwarancją prawa Unii i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 46).

37 Zarówno z celu, jak i z brzmienia dyrektywy 2009/103 wynika bowiem, że podobnie jak dyrektywy, których kodyfikacji dokonuje, nie zmierza ona do harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 47).

38 W konsekwencji w świetle w szczególności art. 1 pkt 2 dyrektywy 2009/103 w obecnym stanie prawa Unii państwa członkowskie zasadniczo zachowują swobodę w określaniu w ramach swych systemów odpowiedzialności cywilnej w szczególności podlegających naprawieniu szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne, zakresu odszkodowania za te szkody i osób uprawnionych do ich naprawienia (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 32; a także z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 30).

39 Państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami dyrektywy 2009/103 (wyroki: z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 7 września 2017 r., Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, pkt 30).

40 Państwa członkowskie powinny ponadto wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie, przestrzegając prawa Unii, a przepisy prawa krajowego w dziedzinie odszkodowań z tytułu wypadków powstałych w związku z ruchem pojazdów nie mogą pozbawiać skuteczności tej dyrektywy (wyroki: z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 48).

41 W odniesieniu do zakresu ochrony ubezpieczeniowej szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne, które zgodnie z krajowym prawem odpowiedzialności cywilnej podlegają naprawieniu, należy zauważyć, że chociaż art. 3 akapit drugi dyrektywy 2009/103 pozostawia państwom członkowskim swobodę określenia szkód objętych zakresem ochrony obowiązkowego ubezpieczenia oraz warunków obowiązkowego ubezpieczenia, to jednak dyrektywa ogranicza zakres tej swobody, formułując obowiązek ochrony ubezpieczeniowej niektórych szkód do

wysokości określonych kwot minimalnych. Zgodnie z brzmieniem art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103 wśród tych szkód, które wchodzą w zakres obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej, znajdują się w szczególności „szkody majątkowe” (zob. analogicznie wyrok z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 34, 37).

42 Jednakże, aby w niniejszej sprawie udzielić użytecznej odpowiedzi sądowi odsyłającemu, nie jest konieczne uściślenie zakresu pojęcia „szkód majątkowych” w rozumieniu art. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103, lecz wystarczy przypomnieć, jakim osobom służy roszczenie odszkodowawcze z tytułu poniesionej szkody majątkowej. Po pierwsze, z analizy art. 1 pkt 2 w związku z art. 3 akapit pierwszy dyrektywy wynika, że ochrona, jaką należy zapewnić na mocy tej dyrektywy, obejmuje każdą osobę uprawnioną zgodnie z krajowym prawem odpowiedzialności cywilnej do naprawy szkody spowodowanej przez pojazdy mechaniczne (wyrok z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 42).

43 Po drugie, o ile prawdą jest, że art. 12 dyrektywy 2009/103 określa szczególne kategorie poszkodowanych i przewiduje obowiązkowe objęcie ochroną odszkodowawczą szkód na osobie dla kategorii osób określonych w ust. 1 i 2 tego artykułu oraz szkód na osobie i szkód majątkowych dla kategorii osób określonych w ust. 3 tego artykułu, jeżeli te ostatnie są uprawnione do odszkodowania na podstawie krajowego prawa cywilnego, i o ile prawdą jest, że dyrektywa nie miała na celu ograniczenia kręgu chronionych osób podlegających ochronie, lecz przeciwnie, wprowadziła obowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową szkód poniesionych przez pewne osoby uważane za szczególnie zagrożone (zob. podobnie wyrok z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 43), należy jednak stwierdzić, że właściciel lub posiadacz naczepy uszkodzonej w okolicznościach takich jak rozpatrywane w postępowaniu głównym nie należy do tych kategorii poszkodowanych, w odniesieniu do których wspomniana dyrektywa wymaga interwencji ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, który spowodował szkody.

44 Co więcej, chociaż prawdą jest, że Trybunał wielokrotnie uznawał, iż w celu zagwarantowania skuteczności przepisów prawa Unii dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych przepisy te należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym, które naruszają tę skuteczność w zakresie, w jakim, wyłączając z urzędu lub ograniczając w nieproporcjonalny sposób prawo poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych, zagrażają osiągnięciu celu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, stale realizowanego i wzmacnianego przez prawodawcę Unii (zob. podobnie wyrok z dnia 14 września 2017 r., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, pkt 38, 49 i przytoczone tam orzecznictwo), to jednak nie jest tak w przypadku wykładni przepisów krajowych, takich jak znajdujące zastosowanie w sprawie w postępowaniu głównym.

45 Status właściciela lub posiadacza naczepy uszkodzonej w okolicznościach takich jak rozpatrywane w postępowaniu głównym nie może bowiem ani zostać zrównany ze statusem osób uznanych przez prawodawcę Unii za szczególnie zagrożone, ani nawet zostać uznany za zbliżony do statusu osób poszkodowanych, co uzasadniałoby taką wykładnię prawa Unii.

46 W świetle całości powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że art. 3 akapity pierwszy, drugi i ostatni dyrektywy 2009/103 w związku z art. 1 pkt 1 i 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie takiej wykładni przepisów krajowych, która wyklucza z zakresu ochrony ubezpieczeniowej, a tym samym z zakresu

odszkodowania, z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego szkody majątkowe spowodowane przez ten ciągnik siodłowy w naczepie, która była z nim zespolona w chwili zajścia wypadku.

## W przedmiocie kosztów

47 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 (piąta izba) orzeka, co następuje:

**Artykuł 3 akapity pierwszy, drugi i ostatni dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE 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 w związku z art. 1 pkt 1 i 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie takiej wykładni przepisów krajowych, która wyklucza z zakresu ochrony ubezpieczeniowej, a tym samym z zakresu odszkodowania, z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem ciągnika siodłowego szkody majątkowe spowodowane przez ten ciągnik siodłowy w naczepie, która była z nim zespolona w chwili zajścia wypadku.**

Podpisy