WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 17 marca 2011 r. *

W sprawie C-484/09

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal da Relação do Porto (Portugalia) postanowieniem z dnia 24 listopada 2009 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 30 listopada 2009 r., w postępowaniu:

Manuel Carvalho Ferreira Santos

przeciwko

Companhia Europeia de Seguros SA,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: J.N. Cunha Rodrigues, prezes izby, A. Arabadjiev (sprawozdawca), A. Rosas, A. Ó Caoimh i P. Lindh, sędziowie,

* Język postępowania: portugalski.

rzecznik generalny: V. Trstenjak,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandesa, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego oraz J. Möllera, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez L. Ventrellę, avvocato dello Stato,

— w imieniu rządu austriackiego przez C. Pesendorfer, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez N. Yerrell oraz M. Telles Romão, działające w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 7 grudnia 2010 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą"), art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, s. 17, zwanej dalej „drugą dyrektywą) oraz art. 1 trzeciej dyrektyw Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33, zwanej dalej „trzecią dyrektywą").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy M. Carvalho Ferreirą Santosem (zwanym dalej „M. Carvalho") a Companhia Europeia de Seguros SA (zwaną dalej „Europeia de Seguros") w przedmiocie naprawienia przez tę ostatnią, w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych, szkód poniesionych przez M. Carvalhę w wyniku wypadku z udziałem jego pojazdu oraz pojazdu, za który odpowiedzialność cywilną ponosi Europeia de Seguros.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy:

„[…] każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków".

4 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy stanowi:

„Każde państwo członkowskie podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że każdy przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej wydanej zgodnie z art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], które wyłącza z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

— osoby nie będące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione,

lub

— osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu,

lub

— osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu,

będzie, dla celów art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w pierwszym tiret, mogą być powoływane przeciwko osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli zakład ubezpieczeń udowodni, że wiedziały one o tym, że pojazd ten został skradziony.

Państwa członkowskie mają możliwość – w odniesieniu do wypadków, jakie nastąpiły na ich terytorium – niestosowania postanowień pierwszego akapitu, jeśli poszkodowany może uzyskać odszkodowanie za poniesioną szkodę od instytucji zabezpieczenia społecznego".

5 Artykuł 1 trzeciej dyrektywy przewiduje:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi [drugiej dyrektywy] ubezpieczenie określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] obejmuje odpowiedzialność z tytułu

uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

[…]".

6 Artykuł 4 dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej 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. L 149, s. 14), zatytułowany „Zmiany dyrektywy 90/232/EWG", stanowi:

„W dyrektywie 90/232/EWG wprowadza się następujące zmiany:

[…]

2) dodaje się art. 1a w brzmieniu:

»*Artykuł 1a*

Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 [pierwszej] dyrektywy obejmuje szkody na osobie [uszkodzenie ciała] oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania«.

[…]".

7 Artykuł 12 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. L 263, s. 11), 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".

Prawo krajowe

8 Zgodnie z art. 503 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego:

„[…] Kto posiada rzeczywistą władzę nad jakimkolwiek pojazdem naziemnym i używa go w swoim interesie, również za pośrednictwem innej osoby, jest odpowiedzialny za szkody wynikające z ryzyka związanego z pojazdem, nawet jeżeli nie jest on w ruchu".

9 Zgodnie z art. 504 ust. 1 tego samego kodeksu:

„Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy działa na korzyść osób trzecich oraz osób przewożonych".

10 Artykuł 506 portugalskiego kodeksu cywilnego stanowi:

„1. Jeżeli ze zderzenia pojazdów wynika szkoda w obu lub w jednym z nich, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących, odpowiedzialność rozkłada się proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do zaistniałej szkody; jeżeli szkoda została spowodowana tylko przez jeden z pojazdów, bez winy żadnego z kierujących, do naprawienia szkody będzie zobowiązana jedynie osoba za nią odpowiedzialna.

2. W razie wątpliwości stopień przyczynienia się każdego z pojazdów oraz winy każdego z kierujących do zaistnienia szkody uważa się za jednakowe".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

11 W dniu 5 sierpnia 2000 r. doszło do wypadku drogowego motoroweru, kierowanego przez M. Carvalhę, z samochodem osobowym, prowadzonym przez M. Nogueirę Teixeirę. M. Carvalho, który doznał urazu czaszkowo-mózgowego, został hospitalizowany i pozostawał w łóżku przez kilka miesięcy. Od tamtej pory jest on niezdolny do wykonywania zawodu.

12 W następstwie tego wypadku M. Carvalho wytoczył przeciwko Europeia de Seguros, jako ubezpieczycielowi M. Nogueiry Teixeiry, powództwo o odszkodowanie w ramach odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Za pośrednictwem tego powództwa M. Carvalho dochodzi odszkodowania w wysokości 154 456,36 EUR z tytułu szkód majątkowych i niemajątkowych zgodnie z jego opinią poniesionych przez niego w wyniku tego wypadku.

13 Sąd krajowy stwierdził, że winy za wypadek nie można przypisać żadnemu z kierujących. Jako że istnieje wątpliwość co do stopnia przyczynienia się przez pojazdy uczestniczące w wypadku do zaistnienia szkody, zastosowanie ma art. 506 ust. 2 portugalskiego kodeksu cywilnego, określający udział w odpowiedzialności cywilnej każdego z kierujących na poziomie 50%.

14 Zdaniem tego sądu odpowiedzialność kierującego pojazdem, który spowodował powstanie szkód, jest obniżana proporcjonalnie do przyczynienia się pojazdu osoby poszkodowanej do powstania tychże szkód. Obniżenie tej odpowiedzialności przekłada się na proporcjonalne obniżenie odszkodowania wypłacanego osobie poszkodowanej przez Europeia de Seguros z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

15 Sąd krajowy uznaje, że okoliczność, iż kierujący, będący jednocześnie osobą poszkodowaną, sam przyczynił się do zaistnienia szkód wynikających z wypadku, nie pozbawia go statusu osoby poszkodowanej w rozumieniu art. 1 ust. 2 pierwszej dyrektywy. A zatem kierowca będący poszkodowanym korzysta, jeżeli chodzi o odszkodowanie za uszkodzenie ciała, z zasady ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, ustanowionej przez Trybunał w wyroku z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745.

16 W oparciu o tę zasadę Trybunał orzekł, że przepisy krajowe, które pozwalają na obniżenie lub ograniczenie wypłaty odszkodowania poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, z tego powodu, że przyczynili się oni do powstania poniesionych przez nich szkód, są niezgodne z prawem Unii, ponieważ pozbawiają skuteczności (effet utile) art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy.

17 Sąd krajowy podnosi w szczególności, że przyznając, iż odpowiedzialność cywilna pozostaje w kompetencji państw członkowskich, Trybunał sprecyzował, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje z poszanowaniem prawa Unii, zgodnie z którym obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest dopuszczalne jedynie w wyjątkowych wypadkach i na podstawie indywidualnej oceny.

18 W świetle tego orzecznictwa Trybunału sąd krajowy powziął wątpliwości co do zgodności systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie w niniejszej sprawie z wyżej wymienionymi przepisami prawa Unii.

19 W tych okolicznościach Tribunal da Relação do Porto postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy w razie zderzenia pojazdów – jeżeli wypadek, w wyniku którego szkodę na osobie i szkodę materialną poniósł jeden z kierujących (poszkodowany, który domaga się odszkodowania), nie może zostać przypisany żadnemu z kierujących na zasadzie winy – możliwość rozłożenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (art. 506 § 1 i 2 kodeksu cywilnego), które to rozłożenie ma bezpośredni wpływ na wysokość odszkodowania, jakie powinno zostać przyznane poszkodowanemu za szkodę majątkową i niemajątkową wynikającą z doznanych obrażeń ciała (skoro takie rozłożenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka oznacza proporcjonalne obniżenie kwoty odszkodowania), jest niezgodna z prawem wspólnotowym, to jest art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 [drugiej dyrektywy] oraz art. 1 [trzeciej dyrektywy] w świetle ich wykładni dokonanej przez Trybunał Sprawiedliwości?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

20 Za pomocą przedłożonego pytania sąd krajowy pragnie w istocie ustalić, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które, gdy ze zderzenia pojazdów wynika szkoda, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących, rozkłada odpowiedzialność za te szkody proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do ich zaistnienia, a na wypadek wątpliwości w tej kwestii określa, że przyczyniły się one do ich zaistnienia w jednakowym stopniu.

21 Rząd portugalski precyzuje, że prawo poszkodowanego do odszkodowania jest, zgodnie z art. 483 i 499 portugalskiego kodeksu cywilnego, bezpośrednio związane z udziałem w odpowiedzialności cywilnej ustalonym zgodnie z art. 506 tego kodeksu i proporcjonalne względem niego.

22 Rządy niemiecki, włoski i austriacki podnoszą, że tak z przedmiotu, jak i brzmienia pierwszej i drugiej dyrektywy wynika, iż nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej w państwach członkowskich. Rządy te uważają, że celem prawodawcy unijnego było uregulowanie zakresu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, a nie systemu odpowiedzialność cywilnej mającego zastosowanie do wypadków z udziałem tych pojazdów.

23 Ich zdaniem wynika z tego, że zgodność z prawem Unii kryteriów przypisywania odpowiedzialności za szkodę określonych przez krajowe przepisy prawne regulujące odpowiedzialność cywilną nie należy do zakresu zastosowania dyrektyw pierwszej i drugiej. Ponadto stosowanie tych kryteriów zakłada w ich mniemaniu, że kwestia zdeterminowania zakresu podlegających naprawieniu szkód została już rozwiązana przez przepisy regulujące odpowiedzialność cywilną.

24 W tym kontekście należy przypomnieć, że z preambuły dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, iż zmierzają one, z jednej strony, do zapewnienia zarówno swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach oraz, z drugiej strony, do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek (wyroki: z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 13; a także z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 24).

25 W tym celu pierwsza dyrektywa, co wynika z jej motywu ósmego, wprowadziła system oparty na domniemaniu, że pojazdy przebywające zwykle na terytorium Unii są ubezpieczone. Artykuł 3 ust. 1 tej dyrektywy przewiduje, że państwa członkowskie podejmą wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem (ww. wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 25).

26 W swoim pierwotnym brzmieniu artykuł ten pozostawiał jednakże państwom członkowskim określenie szkód objętych obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych oraz warunków tego ubezpieczenia. W celu zmniejszenia rozbieżności istniejących pomiędzy ustawodawstwami państw członkowskich w odniesieniu do zakresu obowiązku ubezpieczenia, co zaznacza motyw trzeci drugiej dyrektywy, art. 1 tej dyrektywy ustanowił w dziedzinie odpowiedzialności cywilnej obowiązek objęcia ubezpieczeniem szkód majątkowych i uszkodzeń ciała, do wysokości pewnych określonych kwot, a art. 1 trzeciej dyrektywy rozszerzył ten obowiązek ubezpieczenia na uszkodzenia ciała pasażerów innych niż kierujący (ww. wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 26).

27 Artykuł 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, doprecyzowany i uzupełniony przez dyrektywy drugą i trzecią, zobowiązuje zatem państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne przebywające zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem, i precyzuje w szczególności typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć (ww. wyrok w sprawie Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, pkt 27).

28 Trybunał wypowiedział się już w przedmiocie konsekwencji, jakie należy wyprowadzać z istnienia tego obowiązku, jeżeli chodzi o wypłatę z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych, w ramach odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego odszkodowania za szkody poniesione przez poszkodowane osoby trzecie.

29 Właśnie mając na względzie cel, jakim jest ochrona poszkodowanych, stale potwierdzany w odnośnych dyrektywach, Trybunał orzekł, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stoi na przeszkodzie temu, aby ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mógł wykorzystywać przepisy prawne lub postanowienia umowne, aby odmówić wypłaty odszkodowania osobom trzecim, które są poszkodowane w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd (zob. podobnie ww. wyroki: w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 20; a także w sprawie Candolin i in., pkt 18).

30 Trybunał orzekł również, że art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy przypomina jedynie o tym obowiązku w zakresie dotyczącym przepisów prawnych lub postanowień umownych wykluczających z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów szkody spowodowane przez osoby trzecie w związku z użytkowaniem lub prowadzeniem ubezpieczonych pojazdów przez osoby nieupoważnione do prowadzenia pojazdu, osoby nieposiadające prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa pojazdu (ww. wyroki: w sprawie Ruiz Bernáldez, pkt 21; a także w sprawie Candolin i in., pkt 19).

31 Należy jednakże przypomnieć, że obowiązek objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych w związku ruchem pojazdów mechanicznych przez osoby trzecie jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsza kwestia jest mianowicie objęta gwarancją prawa wspólnotowego i w nim zdefiniowana, druga natomiast – jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe (zob. podobnie wyrok z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-356/05 Farrell, Zb.Orz. s. I-3067, pkt 32).

32 W kwestii tej Trybunał orzekł już, że tak z celu, jak i z brzmienia pierwszej, drugiej i trzeciej dyrektywy wynika, że nie mają one na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich i że w obecnym stanie prawa Unii państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów (ww. wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 24; a także w sprawie Farrell, pkt 33).

33 Z brzmienia art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy wynika mianowicie, że prawodawca unijny nie pragnął precyzować rodzaju odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych, która musi zostać objęta zakresem obowiązkowego ubezpieczenia, jako opartej na zasadzie winy bądź ryzyka.

34 Państwa członkowskie są jednak zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna, mająca zastosowanie zgodnie z ich prawem krajowym, była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw (ww. wyrok w sprawie Farrell, pkt 33).

35 Ponadto jeżeli chodzi o przepisy prawne regulujące odpowiedzialność cywilną, Trybunał orzekł również, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje z poszanowaniem prawa Unii oraz, w szczególności, art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy oraz art. 1 trzeciej dyrektywy (ww. wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 27; a także w sprawie Farrell, pkt 34).

36 Krajowe przepisy prawne regulujące odpowiedzialność cywilną, które określają warunki odszkodowania za szkody wynikające z ruchu pojazdów, nie mogą zatem pozbawiać wspomnianych przepisów skuteczności (effet utile) (ww. wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 28; a także w sprawie Farrell, pkt 34).

37 Tak byłoby w przypadku, gdyby odpowiedzialność poszkodowanego za poniesione przez niego szkody, wynikająca z oceny w świetle prawa krajowego regulującego odpowiedzialność cywilną, miała, w oparciu o przyczynienie się do powstania szkody, konsekwencję w postaci automatycznego wykluczenia lub ograniczenia w nieproporcjonalny sposób prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów za szkody, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność.

38 W tym kontekście Trybunał orzekł, że przepisy krajowe, sformułowane na podstawie ogólnych i abstrakcyjnych kryteriów, nie mogą odmawiać pasażerowi prawa do odszkodowania albo ograniczać takiego prawa w sposób nieproporcjonalny jedynie w oparciu o fakt przyczynienia się pasażera do powstania szkody. Jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny i z poszanowaniem prawa wspólnotowego, zakres takiego odszkodowania może zostać proporcjonalnie ograniczony (ww. wyroki: w sprawie Candolin i in., pkt 30; a także w sprawie Farrell, pkt 35).

39 W niniejszej sprawie postępowanie przed sądem krajowym dotyczy odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody poniesione przez kierowcę pojazdu mechanicznego w wyniku zderzenia tego pojazdu z innym pojazdem, w sytuacji braku możliwości przypisania winy kierującym. W odróżnieniu od okoliczności, których dotyczyły ww. wyroki w sprawie Candolin i in. i w sprawie Farrell, obniżenie odszkodowania za szkody poniesione przez kierującego wynika nie z ograniczenia zakresu odpowiedzialności cywilnej objętego przez ubezpieczenie, lecz z ograniczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego zgodnie z mającym zastosowanie systemem odpowiedzialności cywilnej.

40 Zgodnie z art. 506 ust. 1 portugalskiego kodeksu cywilnego bowiem jeżeli ze zderzenia pojazdów wynika szkoda w obu lub w jednym z nich, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących, odpowiedzialność rozkłada się proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do zaistniałej szkody. W razie

wątpliwości ustęp drugi tego artykułu określa, że przyczyniły się one do zaistnienia szkody w jednakowym stopniu.

41 Innymi słowy przepisy prawa krajowego mające zastosowanie w postępowaniu przed sądem krajowym mają na celu podział odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez zderzenie dwóch pojazdów mechanicznych w przypadku braku możliwości przypisania winy kierującym.

42 Jak podniósł rząd portugalski, ten podział odpowiedzialności determinuje zakres odszkodowania należnego od każdego z kierujących, z tytułu ponoszonej przez nich odpowiedzialności cywilnej, za szkody powstałe w wyniku zderzenia.

43 Inaczej aniżeli w kontekstach prawnych, których dotyczyły odpowiednio ww. wyroki w sprawie Candolin i in. i w sprawie Farrell, art. 506 portugalskiego kodeksu cywilnego nie skutkuje automatycznym wykluczeniem lub ograniczeniem w nieproporcjonalny sposób prawa poszkodowanych (w niniejszej sprawie – kierujących pojazdami mechanicznymi), którzy doznali uszkodzeń ciała w wyniku zderzenia z drugim pojazdem mechanicznym, do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów. Przepis ten ogranicza się bowiem do tego, że określa, iż odpowiedzialność cywilna jest rozłożona proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do zaistniałej szkody, co w konsekwencji wpływa na wysokość odszkodowania.

44 W związku z tym należy stwierdzić, iż przepis ten nie narusza gwarancji udzielanej przez prawo Unii, w myśl której system odpowiedzialności cywilnej, mający zastosowanie zgodnie z prawem krajowym, jest objęty ubezpieczeniem zgodnym z przepisami trzech wymienionych dyrektyw.

45 Za takim wnioskiem przemawia między innymi art. 1a trzeciej dyrektywy, wprowadzony do niej przez dyrektywę 2005/14, który zawiera odwołanie, w kontekście objęcia szkód na osobie oraz szkód majątkowych wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, do krajowego prawa cywilnego. Jako że przepis ten przewiduje, iż szkody te są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych, w zakresie w jakim poszkodowani mają prawo do odszkodowania zgodnie z prawem krajowym, nie może być inaczej w przypadku kierującego pojazdem mechanicznym będącego zarazem poszkodowanym i współodpowiedzialnym za uszkodzenia ciała, którego doznał w następstwie wypadku, w którym uczestniczył inny pojazd. W kwestii tej wynika między innymi z art. 12 dyrektywy 2009/13, że objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem szkód poniesionych przez specyficzne kategorie poszkodowanych, w szczególności przez niezmotoryzowanych użytkowników dróg i pasażerów, pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania.

46 W świetle powyższych rozważań na przedłożone Trybunałowi pytanie należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które – gdy ze zderzenia pojazdów wynika szkoda, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących – rozkłada odpowiedzialność za te szkody proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do ich zaistnienia, a w razie wątpliwości w tej kwestii określa, że przyczyniły się one do ich zaistnienia w jednakowym stopniu.

W przedmiocie kosztów

47 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego

zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych oraz art. 1 trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które – gdy ze zderzenia pojazdów wynika szkoda, a wina nie może zostać przypisana żadnemu z kierujących – rozkłada odpowiedzialność za te szkody proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów do ich zaistnienia, a w razie wątpliwości w tej kwestii określa, że przyczyniły się one do ich zaistnienia w jednakowym stopniu.

Podpisy