Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 20 lipca 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 72/166/EWG – Artykuł 3 ust. 1 – Druga dyrektywa 84/5/EWG – Artykuł 2 ust. 1 – Umowa ubezpieczenia zawarta na podstawie fałszywych oświadczeń dotyczących własności pojazdu lub tożsamości jego użytkownika – Ubezpieczony – Brak interesu gospodarczego w zawarciu tej umowy – Bezwzględna nieważność umowy ubezpieczenia – Możliwość powołania się wobec poszkodowanych osób trzecich

W sprawie C-287/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy, Portugalia) postanowieniem z dnia 4 maja 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 maja 2016 r., w postępowaniu:

**Fidelidade-Companhia de Seguros, S.A.**

przeciwko

**Caisse Suisse de Compensation,**

**Fundo de Garantia Automóvel,**

**Sandrze Cristinie Crystello Pinto Moreirze Pereirze,**

**Sandrze Manueli Teixeirze Gomes Seemann,**

**Catarinie Ferreirze Seemann,**

**Josému Batiście Pereirze,**

**Teresie Rosie Teixeirze,**

TRYBUNAŁ (szósta izba),

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

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: portugalski.

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandesa, M. Figueireda oraz M. Rebelo, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez P. Costę de Oliveirę oraz K.P. Wojcika, działających w charakterze pełnomocników,

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

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. 1972, 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 dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1990, L 129, s. 33, zwanej dalej „trzecią dyrektywą").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Fidelidade-Companhia de Seguros SA a Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (funduszem gwarancyjnym dla pojazdów mechanicznych), Sandrą Cristiną Crystello Pinto Moreirą Pereirą, Sandrą Manuelą Teixeirą Gomes Seemann, Catariną Ferreirą Seemann, Josém Batistą Pereirą i Teresą Rosą Teixeirą w przedmiocie zgodności z wyżej wskazanymi przepisami uregulowań krajowych, które przewidują bezwzględną nieważność umowy ubezpieczenia zawartej na podstawie fałszywych oświadczeń dotyczących własności pojazdu lub tożsamości jego użytkownika.

## Ramy prawne

### *Prawo Unii*

3 Artykuł 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stanowi:

„[…] 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 Motywy szósty i siódmy drugiej dyrektywy stanowią:

„konieczne jest ustanowienie instytucji, która zagwarantuje, iż poszkodowany nie zostanie pozbawiony odszkodowania w przypadku, kiedy pojazd, który spowodował wypadek, jest nieubezpieczony lub niezidentyfikowany; istotne jest zapewnienie, aby nie zmieniając przepisów stosowanych w państwach członkowskich w odniesieniu do pomocniczego lub głównego charakteru odszkodowania wypłacanego

przez tę instytucję, a także w odniesieniu do przepisów stosowanych w odniesieniu do subrogacji, ofiara takiego wypadku mogła zgłosić się bezpośrednio do tej instytucji, jako miejsca pierwszego kontaktu; jednakże należy pozostawić państwom członkowskim możliwość stosowania pewnych wyłączeń w odniesieniu do wypłaty odszkodowania przez tę instytucję oraz możliwość ograniczenia lub wyłączenia odszkodowania za szkody majątkowe spowodowane przez pojazd niezidentyfikowany, w celu uniknięcia ryzyka oszustwa;

w interesie ofiar leży, aby skutki niektórych klauzul wyłączających zostały ograniczone do stosunków między zakładem ubezpieczeń a osobą odpowiedzialną za wypadek; jednakże w przypadku pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy, państwa członkowskie mogą zapewnić, że odszkodowania będą wypłacane przez wspomnianą wyżej instytucję".

5 Artykuł 1 ust. 4 drugiej dyrektywy stanowi, że każde państwo członkowskie utworzy lub upoważni instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia szkód majątkowych i uszkodzeń ciała spowodowanych przez pojazd niezidentyfikowany lub nieubezpieczony. Przepis ten w akapicie trzecim przewiduje:

„[…] państwa członkowskie mogą wykluczyć możliwość wypłacania odszkodowania przez tę instytucję osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli instytucja udowodni, że wiedziały one o fakcie nieubezpieczenia tego pojazdu".

6 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy ma następujące brzmienie:

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

— osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione,

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 tiret pierwsze, 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.

[…]".

7 Motyw czwarty trzeciej dyrektywy stanowi:

„poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce".

8 Artykuł 1 akapit pierwszy tejże dyrektywy stanowi:

„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".

***Prawo portugalskie***

9 Pierwsza dyrektywa została transponowana do prawa portugalskiego przez Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (dekret z mocą ustawy nr 522/85 dotyczący obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych) z dnia 31 grudnia 1985 r. Ów dekret z mocą ustawy, zmieniony przez Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (dekret z mocą ustawy nr 72-A/2003, dotyczący ustawy o ubezpieczeniu obowiązkowym) z dnia 14 kwietnia 2003 r., obowiązujący w dacie okoliczności faktycznych stanowiących podstawę sporu w postępowaniu głównym (zwany dalej „dekretem z mocą ustawy nr 522/85"), w art. 1 ust. 1 przewiduje obowiązek ubezpieczenia naziemnego pojazdu silnikowego w następujący sposób:

„Każdy, kto może ponosić odpowiedzialność cywilną za szkody majątkowe i niemajątkowe wynikające ze szkód na osobie lub mieniu wyrządzonych osobom trzecim przez naziemny pojazd silnikowy, jego przyczepy lub naczepy, w celu dopuszczenia tych pojazdów do ruchu powinien być objęty ubezpieczeniem od tej odpowiedzialności, zgodnie z przepisami niniejszego dekretu z mocą ustawy".

10 Artykuł 2 dekretu z mocą ustawy nr 522/85, dotyczący podmiotów objętych obowiązkiem ubezpieczenia, ma następujące brzmienie:

„1 – Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia ciąży na właścicielu pojazdu, z zastrzeżeniem wypadków użytkowania, sprzedaży z zastrzeżeniem własności lub leasingu, w których obowiązek ten spoczywa, odpowiednio, na użytkowniku, nabywcy lub na leasingobiorcy.

2 – W sytuacji gdy jakakolwiek inna osoba zawiera umowę ubezpieczenia dotyczącą pojazdu spełniającą wymogi niniejszego dekretu z mocą ustawy, obowiązek osób wskazanych w ust. 1 jest spełniony w okresie obowiązywania umowy.

[…]".

11 Artykuł 14 tegoż dekretu z mocą ustawy, dotyczący możliwości powołania się na zarzuty wobec poszkodowanych, stanowi:

„Poza określonymi w niniejszym dekrecie z mocą ustawy przypadkami wyłączenia lub możliwości uchylenia, ubezpieczyciel może tylko powołać się wobec poszkodowanych na rozwiązanie umowy, o którym mowa w art. 13 ust. 1 lub na jej rozwiązanie lub nieważność zgodnie z obowiązującymi przepisami, pod warunkiem, że miały one miejsce przed datą powstania szkody".

12 Portugalski kodeks handlowy odnosi się do ubezpieczeń w tytule XV. Jego art. 428 i 429 mają następujące brzmienie:

„Artykuł 428 Osoby, na rzecz których może zostać zawarta umowa ubezpieczenia

Umowa ubezpieczenia może zostać zawarta na własny lub cudzy rachunek.

1. Umowa ubezpieczenia jest nieważna, jeżeli osoba, na której rzecz lub w której imieniu umowa została zawarta, nie posiada interesu w ubezpieczonej rzeczy.

2. Jeśli polisa ubezpieczeniowa nie zawiera oświadczenia, że umowa ubezpieczenia została zawarta na rzecz innej osoby, przyjmuje się, że jest ona zawarta na rzecz osoby, która zawiera umowę.

[…]

Artykuł 429 Nieważność ubezpieczenia z powodu nieprawidłowości lub braków

Każde nieprawidłowe oświadczenie oraz każdy zamierzony brak co do faktów lub okoliczności znanych ubezpieczonemu lub osobie zawierającej umowę ubezpieczenia, które mogłyby mieć wpływ na istnienie lub warunki umowy, powodują nieważność ubezpieczenia.

Pojedynczy ustęp. Jeżeli strona, która złożyła oświadczenia, działała w złej wierze, ubezpieczyciel będzie mógł żądać składki".

**Okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym i pytanie prejudycjalne**

13 W dniu 20 maja 2004 r. miał miejsce wypadek drogowy, w którym uczestniczył pojazd samochodowy kierowany przez J.M. Teixeirę Pereirę i należący do S. Crystello Pinto Moreiry Pereiry oraz motocykl kierowany przez właściciela, E. Seemanna. W wyniku wypadku śmierć ponieśli kierowcy obu pojazdów.

14 W dniu 11 stycznia 2010 r. Caisse Suisse de Compensation wniosła powództwo przeciwko funduszowi gwarancyjnemu dla pojazdów mechanicznych oraz przeciwko S. Crystello Pinto Moreirze Pereirze, w którym instytucja ta zażądała zwrotu kwoty 285 980,54 EUR wypłaconej członkom rodziny ubezpieczonego, E. Seemanna.

15 Powyższe pozwane podniosły zarzut braku legitymacji biernej, oparty na tym, że w dniu wypadku obowiązywała zawarta ze spółką obecnie zwaną Fidelidade – Companhia de Seguros (zwaną dalej „ubezpieczycielem") ważna umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do pojazdu silnikowego. Wezwana do przystąpienia do sprawy w charakterze interwenienta, spółka ta twierdziła, że umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych nie jest ważna, ponieważ ubezpieczony w momencie zawarcia umowy złożył fałszywe oświadczenie, twierdząc, iż jest właścicielem i użytkownikiem pojazdu.

16 Sąd pierwszej instancji orzekł, że umowa ubezpieczenia nie była ważna i że można powołać się na ów brak ważności wobec poszkodowanych. Rozpatrujący apelację Tribunal da Relação do Porto (sąd apelacyjny w Porto, Portugalia) orzekł, że umowa ta nie była ważna, lecz nie można powołać się na ów brak ważności wobec poszkodowanych. Ubezpieczyciel wniósł skargę rewizyjną od wyroku Tribunal da Relação do Porto (sądu apelacyjnego w Porto) do Supremo Tribunal de Justiça (sądu najwyższego, Portugalia), powołując się na bezwzględną nieważność spornej umowy ubezpieczenia oraz możliwość powołania się na tę nieważność wobec poszkodowanego, E. Seemanna i Caisse Suisse de Compensation.

17 W odniesieniu do wykładni dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej, dotyczących ubezpieczenia w związku z ruchem pojazdów, sąd odsyłający uważa, że istnieją wątpliwości co do możliwości powołania się wobec poszkodowanych na bezwzględną nieważność umowy ubezpieczenia, taką jaka jest przewidziana w art. 428 ust. 1 portugalskiego kodeksu handlowego.

18 W orzecznictwie Supremo Tribunal de Justiça (sądu najwyższego) istnieją w istocie rozbieżności interpretacyjne. Według pierwszej linii umowa ubezpieczenia jest bezwzględnie nieważna, jeżeli ubezpieczony składa fałszywe oświadczenie, że jest właścicielem i użytkownikiem pojazdu, w celu uzyskania od ubezpieczyciela zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej lub zawarcia jej na warunkach korzystniejszych dla ubezpieczonego. Bezwzględna nieważność opiera się

między innymi na braku przesłanki prawnej dotyczącej „interesu" ubezpieczonego, wymaganej na podstawie art. 428 ust. 1 portugalskiego kodeksu handlowego. Na podstawie art. 14 dekretu z mocą ustawy nr 522/85 zgodnie z tą linią orzeczniczą można się powołać na bezwzględną nieważność wobec poszkodowanego. Stanowisko to uwzględnia fakt, że poszkodowany jest zawsze chroniony za pośrednictwem funduszu gwarancyjnego dla pojazdów mechanicznych.

19 Zgodnie z drugą linią orzeczniczą możliwość zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności w związku z ruchem pojazdów przez osobę trzecią stanowi odstępstwo od tej prawnej przesłanki dotyczącej „interesu" ubezpieczonego. W konsekwencji problematykę tę należy rozwiązać w świetle szczególnego uregulowania dotyczącego fałszywych oświadczeń w ramach zawarcia umowy ubezpieczenia, zgodnie z którym ma miejsce jedynie nieważność względna, na którą nie można się powołać względem poszkodowanego.

20 W tych okolicznościach Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], art. 2 ust. 1 [drugiej dyrektywy] i art. 1 [trzeciej dyrektywy] sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu nakładającemu sankcję bezwzględnej nieważności umowy ubezpieczenia za składanie fałszywych oświadczeń dotyczących własności pojazdu lub tożsamości jego użytkownika, w sytuacji gdy umowa została zawarta przez osobę, która nie ma interesu gospodarczego w ruchu pojazdu, i z zamiarem popełnienia przez zainteresowane strony (ubezpieczającego, właściciela i użytkownika) oszustwa uzyskania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów poprzez (i) zawarcie umowy, której ubezpieczyciel nie zawarłby, gdyby znał tożsamość ubezpieczającego oraz (ii) zapłatę składki niższej od należnej ze względu na wiek użytkownika?".

## W przedmiocie pytania prejudycjalnego

21 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający w istocie dąży do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy i art. 1 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, w następstwie których w okolicznościach takich jak te w postępowaniu głównym wobec poszkodowanych osób trzecich można powołać się na nieważność umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów wynikającą z fałszywych pierwotnych oświadczeń ubezpieczonego dotyczących tożsamości właściciela lub użytkownika danego pojazdu, lub na podstawie okoliczności, że osoba, na rzecz lub w imieniu której została zawarta ta umowa ubezpieczenia, nie miała interesu gospodarczego w zawarciu owej umowy.

22 Należy przypomnieć, że z preambuł dyrektyw pierwszej i drugiej wynika, iż zmierzają 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 ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 W tym celu art. 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 ruch pojazdów przebywających zwykle na ich terytorium była objęta ubezpieczeniem, i precyzuje w szczególności typy szkód i poszkodowanych osób trzecich, które ubezpieczenie to ma objąć (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 28).

24 Co się tyczy praw przyznanych poszkodowanym osobom trzecim, art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy sprzeciwia się temu, aby zakład ubezpieczeń w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mógł powołać się na przepisy prawne lub postanowienia umowy w celu odmówienia im wypłaty odszkodowania w związku z wypadkiem spowodowanym przez ubezpieczony pojazd (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 Trybunał orzekł również, że art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy przypomina jedynie o tym obowiązku w odniesieniu do przepisów prawnych lub postanowień umownych polisy ubezpieczeniowej, o której mowa w tym artykule, wykluczających z zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów szkody wyrządzone osobom trzecim poszkodowanym w wypadku w wyniku użytkowania lub prowadzenia ubezpieczonego pojazdu przez osoby nieposiadające prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa pojazdu (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 34 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 Bez wątpienia, jako odstępstwo od tego obowiązku, art. 2 ust. 1 akapit drugi drugiej dyrektywy przewiduje, że niektóre osoby poszkodowane w wypadkach mogą nie otrzymać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń ze względu na sytuację, którą same stworzyły. Chodzi o osoby dobrowolnie zajmujące miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeżeli zakład ubezpieczeń może wykazać, że wiedziały one, iż pojazd został skradziony. Jednakże – i jak stwierdził już Trybunał – odstępstwo od art. 2 ust. 1 akapit pierwszy drugiej dyrektywy jest dopuszczalne wyłącznie w tej szczególnej sytuacji (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 35).

27 Należy zatem uznać, że okoliczność, iż zakład ubezpieczeń zawarł tę umowę na podstawie braków lub fałszywych oświadczeń ubezpieczonego, nie może pozwolić mu powoływać się na prawne przepisy dotyczące nieważności umowy i powoływać się wobec poszkodowanej osoby trzeciej w celu zwolnienia się z jego obowiązku wynikającego z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy polegającego na wypłacie tej osobie odszkodowania z tytułu wypadku spowodowanego przez ubezpieczony pojazd.

28 To samo dotyczy okoliczności, że ubezpieczony nie jest użytkownikiem pojazdu.

29 Trybunał orzekł bowiem, że okoliczność, iż pojazd jest prowadzony przez osobę, której nie obejmuje związana z tym pojazdem polisa ubezpieczeniowa, uwzględniając w szczególności cel, jakim jest ochrona osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych założony w dyrektywach pierwszej, drugiej i trzeciej, pozwala uznać, że taki pojazd nie jest ubezpieczony w rozumieniu art. 1 ust. 4 akapit trzeci drugiej dyrektywy (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 40).

30 W tym kontekście sąd odsyłający zapytuje też Trybunał o kwestię, czy zakład ubezpieczeń w wypadku umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów oraz w celu uchylenia się od obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz osób trzecich poszkodowanych w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd ma prawo powołać się na przepis prawny, taki jak art. 428 ust. 1 portugalskiego kodeksu handlowego, przewidujący nieważność umowy ubezpieczenia w przypadku, w którym osoba, na rzecz lub w imieniu której została zawarta umowa ubezpieczenia, nie ma interesu gospodarczego w zawarciu tej umowy.

31 Należy stwierdzić, że takie pytanie dotyczy prawnych przesłanek ważności umowy ubezpieczenia, które są regulowane nie przez prawo Unii, lecz przez prawo państw członkowskich.

32 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. Z orzecznictwa Trybunału wynika również, że państwa członkowskie

powinny wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie, przestrzegając prawa Unii, oraz że przepisy krajowe regulujące odszkodowania z tytułu wypadków wynikających z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać skuteczności (effet utile) dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 30, 31 i przytoczone tam orzecznictwo).

33 Jak stwierdziła Komisja Europejska, na prawo do odszkodowania ofiar wypadku mogą mieć wpływ przesłanki ważności umowy ubezpieczenia takie jak klauzule generalne przewidziane w art. 428 ust. 1 i art. 429 akapit pierwszy portugalskiego kodeksu handlowego.

34 Takie przepisy mogą zatem skutkować brakiem odszkodowania dla poszkodowanych osób trzecich, a w konsekwencji naruszać skuteczność (effet utile) wymienionych dyrektyw.

35 Stwierdzenia tego nie podważa okoliczność, że poszkodowanemu odszkodowanie wypłaca fundusz gwarancyjny dla pojazdów mechanicznych. Działanie podmiotu, o którym mowa w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy, zostało bowiem opracowane jako ostateczność, przewidziana wyłącznie w wypadku, gdy szkody zostały spowodowane przez pojazd, który nie spełnił obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, czyli pojazd, dla którego nie istnieje umowa ubezpieczenia. Takie ograniczenie tłumaczy się faktem, że przepis ten, jak przypomniano w pkt 23 niniejszego wyroku, zobowiązuje każde państwo członkowskie do zapewnienia, aby z zastrzeżeniem art. 4 tej ostatniej dyrektywy każdy właściciel lub posiadacz pojazdu przebywającego zwykle na terytorium tego państwa zawarł z zakładem ubezpieczeń umowę w celu zagwarantowania, przynajmniej w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z użytkowania rzeczonego pojazdu (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 30, 31).

36 Jak przypomniano w pkt 29 niniejszego wyroku, okoliczność, że pojazd jest kierowany przez osobę niewymienioną w polisie ubezpieczeniowej dotyczącej tego pojazdu, nie pozwala uznać, że nie jest on ubezpieczony w rozumieniu art. 1 ust. 4 akapit trzeci drugiej dyrektywy.

37 Mając na względzie powyższe rozważania, na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, w następstwie których w okolicznościach takich jak te w postępowaniu głównym wobec poszkodowanych osób trzecich można powołać się na nieważność umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów wynikającą z fałszywych pierwotnych oświadczeń ubezpieczonego dotyczących tożsamości właściciela lub użytkownika danego pojazdu, lub na podstawie okoliczności, że osoba, na rzecz lub w imieniu której została zawarta ta umowa ubezpieczenia, nie miała interesu gospodarczego w zawarciu owej umowy.

**W przedmiocie kosztów**

38 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

**Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich**

**odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, w następstwie których w okolicznościach takich jak te w postępowaniu głównym wobec poszkodowanych osób trzecich można powołać się na nieważność umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów wynikającą z fałszywych pierwotnych oświadczeń ubezpieczonego dotyczących tożsamości właściciela lub użytkownika danego pojazdu, lub na podstawie okoliczności, że osoba, na rzecz lub w imieniu której została zawarta ta umowa ubezpieczenia, nie miała interesu gospodarczego w zawarciu owej umowy.**

Podpisy