Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ANDREI BIONDIEGO
przedstawiona w dniu 25 września 2025 r.[1]

Sprawa C-490/24

Stichting Koskea, działająca jako kurator ED,
przeciwko
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij N.V., prowadzącemu działalność pod nazwą handlową Reaal Schadeverzekering N.V.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Hoge Raad der Nederlanden (sąd najwyższy Niderlandów)]

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 12 ust. 1 – Szkody spowodowane przez pojazd – Pokrycie przez ubezpieczenie – Wyłączenie szkód poniesionych przez kierowcę przewidziane w dyrektywie 2009/103 – Udział pasażera w zaistnieniu szkód spowodowanych przez pojazd – Wpływ na uznanie za „kierowcę” – Definicja – Pojęcie autonomiczne prawa Unii – Cel ochrony poszkodowanych osób trzecich – Pewność prawa – Granica między z jednej strony odpowiedzialnością cywilną i z drugiej strony ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej

1. Trwająca ewolucja technologiczna ma na celu zmniejszenie obciążenia jednostek uciążliwymi lub niebezpiecznymi zadaniami. Samochody bezzałogowe, które wydawały się zastrzeżone dla powieści fantastycznonaukowych, stają się rzeczywistością. Poruszają się już one po ulicach San Francisco i Pekinu i niebawem pojawią się w Londynie[2]. W konsekwencji zmniejszenia ryzyka związanego z błędami człowieka oczekuje się istotnej redukcji liczby wypadków drogowych.

2. Do czasu potwierdzenia, czy ta redukcja nastąpi, prawo Unii nadal udziela istotnego środka ochrony poszkodowanym w wypadkach drogowych poprzez dyrektywy w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku

[1] Język oryginału: francuski.

[2] Zobacz *Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law*, dostęp 18 czerwca 2025 r., https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law.

z ruchem pojazdów mechanicznych[3] (zwane dalej „dyrektywami dotyczącymi »ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej«".) O ile Trybunał miał już wielokrotnie okazję wypowiedzieć się w przedmiocie wykładni tych dyrektyw w celu zdefiniowania w szczególności pojęć „pasażera"[4] lub „ruchu pojazdów"[5], o tyle niniejsza sprawa prejudycjalna stanowi dla niego okazję, by doprecyzować po raz pierwszy zakres pojęcia „kierowcy", podczas gdy kwestia ta zainteresowała już wiele sądów krajowych.

I. Postępowanie główne, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

3. ED, będący wnoszącym skargę kasacyjną w postępowaniu głównym, w 2016 r. prowadził busa osobowego (zwanego dalej „samochodem") należącego do klubu piłkarskiego, w którym to samochodzie zajęli miejsca były trener tego klubu i niektórzy członkowie drużyny. Samochód opuścił teren drugiego klubu piłkarskiego w kierunku trzeciego klubu w celu udania się na organizowane tam spotkanie towarzyskie. Kiedy samochód kierowany przez ED jechał po drodze krajowej (niebędącej autostradą) z prędkością około 70 km/h, trener, siedzący z tyłu po prawej stronie samochodu, znienacka zaciągnął hamulec ręczny. Samochód wpadł w poślizg i uderzył w kilka filarów. Kierowcę oraz kolegę z drużyny, który siedział obok niego, wyrzuciło z samochodu, wskutek czego obaj odnieśli bardzo poważne obrażenia. Członek drużyny zmarł wskutek odniesionych obrażeń. ED odniósł ciężkie obrażenia i do dnia dzisiejszego odczuwa poważne skutki tego wypadku.

4. Klub piłkarski będący właścicielem samochodu zawarł umowę ubezpieczenia od ryzyka związanego z odpowiedzialnością cywilną w Reaal Schadeverzekering N.V. Klub zawarł, także ze spółką Nationale Nederlanden, umowę o ubezpieczenie dla pasażerów i kierowcy[6].

5. W związku ze szkodami poniesionymi przez siebie w wyniku tego wypadku ED poprzez fundację Stichting Koskea, która zarządza obecnie jego majątkiem i chroni jego interesy, próbował powołać się na pokrycie ubezpieczeniowe ze strony Nationale Nederlanden.

[3] 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, zwana dalej „pierwszą dyrektywą"); 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, zwana dalej „drugą dyrektywą"); trzecia dyrektywa 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, zwana dalej „trzecią dyrektywą"); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE 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, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz.U. 2000, L 181, s. 65, zwana dalej „czwartą dyrektywą"); dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 2005, L 149, s. 14) i wreszcie dyrektywa 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 drodze której to dyrektywy dokonano ujednolicenia wcześniejszych dyrektyw (zob. motyw 1 dyrektywy 2009/103), zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. (Dz.U. 2021, L 430, s. 1). Ponieważ okoliczności faktyczne zaistniałe w postępowaniu głównym miały miejsce w 2016 r., odniosę się zasadniczo w dalszej części analizy do 2009/103 w jej wersji pierwotnej. Jako że tą ostatnią dyrektywą ujednolicono wcześniejsze dyrektywy, pragnę przypomnieć, że dotyczące ich orzecznictwo znajduje zastosowanie przy dokonywaniu wykładni równoważnych przepisów dyrektywy 2009/103 [zob. wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo)].

[4] Zobacz na przykład wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 30).

[5] Zobacz na przykład wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146); z dnia 20 grudnia 2017 r., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007); z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że Reaal Schadeverzekering N.V. połączył się od tego czasu z Nationale Nederlanden.

W styczniu 2020 r. prawnik Nationale Nederlanden powiadomił ED o braku w tym przypadku pokrycia ubezpieczeniowego w ramach ubezpieczenia dla pasażerów i kierowcy, ponieważ z policyjnego protokołu na temat okoliczności wypadku wynikało, że ED usiadł za kierownicą samochodu po spożyciu alkoholu i nie miał zapiętych pasów bezpieczeństwa. Prawnik ten wskazał także, że nie było możliwe pokrycie ubezpieczeniowe w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, gdyż z art. 4 ust. 1 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (niderlandzkiej ustawy o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej związanej z prowadzeniem pojazdów mechanicznych, zwanej dalej „WAM") wynikało, iż „ubezpieczenie nie musi obejmować odszkodowania za szkody poniesione przez kierowcę pojazdu mechanicznego, którym spowodowano wypadek".

6. Ten przepis krajowy dokonuje transpozycji do prawa niderlandzkiego art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103, zgodnie z którym „ubezpieczenie określone w art. 3 obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu"[7].

7. Stichting Koskea, działając w imieniu ED, wniosła powództwo przeciwko Nationale Nederlanden o odszkodowanie za poniesione przez niego szkody na podstawie umowy ubezpieczenia od ryzyka związanego z odpowiedzialnością cywilną, powołując się zasadniczo na to, że ED nie może już być uważany za kierowcę w następstwie ingerencji trenera w prowadzenie pojazdu, co spowodowało szkody.

8. Rechtbank Noord-Nederland (sąd rejonowy dla Niderlandów Północnych, Niderlandy) uwzględnił to powództwo i uznał zasadniczo, że z chwilą zaciągnięcia hamulca ręcznego przez trenera wnoszący skargę kasacyjną w postępowaniu głównym nie był już w stanie faktycznie kierować samochodem i w związku z tym nie można już go uznać za „kierowcę" samochodu w rozumieniu art. 4 ust. 1 WAM.

9. Nationale Nederlanden wniosła apelację od tego wyroku do Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (sądu apelacyjnego w Arnhem-Leeuwarden, Niderlandy), który ów wyrok uchylił i orzekł, że ED nie utracił swojego statusu kierowcy ze względu na ingerencję trenera i że ED był osobą, która pierwotnie zajęła miejsce za kierownicą tego pojazdu, wprawiła samochód w ruch, obrała prędkość i kierunek jazdy. Obsługiwał on układy sterujące wspomnianym pojazdem i nie zmieniło się to w efekcie nagłego zaciągnięcia hamulca ręcznego i wykonania czynności prowadzenia pojazdu przez dawnego trenera.

10. Fundacja Stichting Koskea wniosła skargę kasacyjną do Hoge Raad der Nederlanden (sądu najwyższego Niderlandów), będącego sądem odsyłającym. Ten ostatni sąd ma wątpliwości co do tego, czy w chwili zaistnienia wypadku ED nadal był kierowcą i czy nie powinien być zrównany z poszkodowanym pasażerem jako takim objętym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Jego zdaniem powstaje pytanie, czy art. 12 ust. 1 ujednoliconej dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne musi obejmować odpowiedzialność za szkody poniesione przez pierwotnego kierowcę danego pojazdu, w przypadku gdy pasażer ingeruje w jego prowadzenie i wskutek tej ingerencji dochodzi do wypadku.

[7] Artykuł 3 akapity pierwszy i drugi dyrektywy 2009/103 ma następujące brzmienie:
„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 [mających zwykłe miejsce postoju] na jego terytorium.
Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym".

11. O ile w art. 4 ust. 1 WAM służy realizacji wyjątku przewidzianego w art. 1 trzeciej dyrektywy, obecnie art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103, o tyle przepisy te nie określają, kto jest „kierowcą". Ze względu na to, że art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 wprowadza rozróżnienie między kierowcą a innymi pasażerami, należy zdefiniować „kierowcę", do którego nie ma zastosowania ogólna zasada ochrony obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej.

12. W tych okolicznościach Hoge Raad der Nederlanden (sąd najwyższy Niderlandów) postanowił zawiesić postępowanie i postanowieniem, które wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 12 lipca 2024 r., zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„1) Czy art. 12 ust. 1 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w ten sposób, że obowiązkowe ubezpieczenie musi obejmować odpowiedzialność za szkody poniesione przez (pierwotnego) kierowcę, w przypadku gdy jedna z osób znajdujących się w pojeździe ingeruje w jego prowadzenie i wskutek tej ingerencji dochodzi do wypadku?

2) W razie uzyskania odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy z prawa [Unii] wynikają określone wymogi, które sąd krajowy musi wziąć pod uwagę, ustalając, czy kierowca w rozumieniu art. 12 ust. 1 ujednoliconej dyrektywy 2009/103 utracił status kierowcy w wyniku okoliczności wypadku i kwalifikuje się do ochrony osób znajdujących się w pojeździe na zasadach ogólnych?".

13. Uwagi na piśmie przed Trybunałem przedstawiły Nationale Nederlanden, rząd niderlandzki i Komisja Europejska, które przedstawiły również swoje stanowiska ustnie na rozprawie, która odbyła się przed Trybunałem w dniu 12 czerwca 2025 r.

II. Analiza

14. Na wstępie należy przypomnieć, że Trybunał wielokrotnie orzekał, iż „[o]bowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest […] 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"[8]. Wynika z tego, że dyrektywy pierwsza, druga i trzecia nie mają 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 powstałych w związku z ruchem pojazdów[9].

15. Ponadto Trybunał już stwierdził, że prawodawca unijny nie pragnął na przykład 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[10]. A zatem to odpowiedzialność cywilna, mająca zastosowanie zgodnie z prawem krajowym każdego państwa członkowskiego, powinna być objęta ubezpieczeniem na podstawie prawa Unii w granicach zachowania skuteczności (effet utile) dyrektyw regulujących tę dziedzinę[11]. Właśnie ze względu na tę skuteczność (effet utile) Trybunał mógł zatem orzec, że te

[8] Wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

[9] Zobacz między innymi wyroki: z dnia 17 marca 2011 r., Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, zwany dalej „wyrokiem Carvahlo Ferreira Santos", EU:C:2011:158, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo); z dnia 23 stycznia 2014 r., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, pkt 29).

[10] Wyrok Carvalho Ferreira Santos (pkt 33).

[11] Zobacz wyrok Carvalho Ferreira Santos (pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

dyrektywy stoją na przeszkodzie przepisowi krajowemu, który automatycznie wyklucza lub ogranicza w nieproporcjonalny sposób prawo poszkodowanego do odszkodowania ze względu na przyczynienie się przez niego do powstania szkody [12].

16. Tym samym orzecznictwo Trybunału jeszcze bardziej osłabiło granicę między harmonizacją systemów odpowiedzialności cywilnej i harmonizacją ubezpieczenia tej odpowiedzialności. Należy uwzględnić tę delikatną granicę przed rozpoczęciem analizy skierowanych do Trybunału pytań.

A. W przedmiocie definicji pojęcia „kierowcy”

17. Ponieważ jeden raz się nie liczy, przystąpię do analizy, zaczynając od drugiego pytania prejudycjalnego. Jednakże w świetle proponowanej przeze mnie odpowiedzi na pierwsze pytanie zadane przez sąd odsyłający nie będzie moim zdaniem konieczne, by Trybunał udzielił odpowiedzi na to drugie pytanie, w którym zwrócono się do niego o zdefiniowanie pojęcia „kierowcy” w rozumieniu dyrektyw dotyczących „ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej”. W związku z tym jedynie pomocniczo wspomnę następujące elementy odpowiedzi.

18. Artykuł 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 nie zawiera definicji „kierowcy”. Artykuł 1 tej dyrektywy, mimo że określa definicje, nie dostarcza dodatkowych wyjaśnień. Żadna z pozostałych dyrektyw dotyczących „ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej” nie zawiera wyjaśnienia w tym względzie [13].

19. Tymczasem, co się tyczy pojęcia zawartego w przepisie dyrektywy, w którym brak odesłania do prawa krajowego, termin „kierowca” wymaga co do zasady w świetle wymogów zarówno jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasady równości, autonomicznej i jednolitej wykładni, która uwzględnia kontekst tego przepisu i cel uregulowania, którego jest on częścią [14].

20. Co się tyczy kontekstu, z analizy dyrektywy 2009/103 wynika, że „kierowcę” określono jedynie w sposób negatywny: nie jest on „pasażerem” [15], nie jest on ani „pieszym”, ani „innym niezmotoryzowanym użytkownikiem dróg” [16] ani tym bardziej „rowerzystą” [17].

21. „Kierowca” jest jednak niezbędny w „pojeździe” zdefiniowanym w art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 w szczególności jako „napędzany siłą mechaniczną”. Można z tego zatem wywieść, że „kierowcą” jest zasadniczo ten, kto wewnątrz pojazdu uruchamia jego siłę mechaniczną.

22. Co do realizowanego celu Trybunał niedawno przypomniał, że dyrektywy ujednolicone dyrektywą 2009/103 „stopniowo precyzowały obowiązki państw członkowskich w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia. Zmierzały one z jednej strony do zapewnienia zarówno

[12] Zobacz wyrok Carvalho Ferreira Santos (pkt 36–38).

[13] W pierwszej dyrektywie nie ma żadnej wzmianki o „kierowcy”. Pojęcie to pojawia się po raz pierwszy w drugiej dyrektywie (zob. motyw 9 i art. 3 tej drugiej dyrektywy). Jedynie art. 1 trzeciej dyrektywy zawiera odniesienie do „kierowcy”. Czwarta dyrektywa zawiera wzmiankę o „kierowcy” w motywach 23 i 24, a także w art. 5 ust. 4. Wreszcie w motywie 15 i w art. 4 ust. 1 dyrektywy 2005/14 mowa o „kierowcy”.

[14] Zobacz podobnie wyrok z dnia 3 września 2014 r., Deckmyn i Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, pkt 14, 15). W przedmiocie wymogu wykładni zgodnej pojęcia „ruchu pojazdów” zob. w szczególności wyroki: z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 31); z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).

[15] Zobacz art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

[16] Zobacz art. 12 ust. 3 dyrektywy 2009/103.

[17] Zobacz art. 12 ust. 3 dyrektywy 2009/103. Zobacz także, w zakresie, w jakim wyłącza on rower elektryczny z zakresu pojęcia „pojazdu” w rozumieniu tej dyrektywy, wyrok z dnia 12 października 2023 r., KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

swobodnego ruchu pojazdów znajdujących się zwykle na terytorium Unii […], jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, a z drugiej strony do zagwarantowania poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania bez względu na miejsce w obrębie terytorium Unii, w którym nastąpił wypadek […]. [Z] motywów 2 i 20 dyrektywy 2009/103 wynika, że realizuje ona w istocie te same cele co wspomniane dyrektywy […]. Ewolucja przepisów prawa Unii w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia wskazuje, że ów cel ochrony poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy był stale wspierany przez prawodawcę Unii” [18].

23. Chociaż z tego celu wynika wymóg zapewnienia szerokiej definicji pojęcia „poszkodowanych” [19], nie może ono moim zdaniem stanowić podstawy definicji pojęcia „kierowcy”, które obejmowałoby jego status potencjalnego poszkodowanego, ze względu na wyraźne wyłączenie zawarte w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

24. Definicja „kierowcy” w rozumieniu tego przepisu, powinna zatem mieścić się gdzieś pomiędzy poszanowaniem przysługującej państwom członkowskim swobody określania dowolnie wybranego przez nie modelu odpowiedzialności cywilnej [20] a zachowaniem skuteczności (effet utile) tej dyrektywy.

25. W celu osiągnięcia wyższego poziomu precyzji tej definicji pomoc interpretacyjną można skutecznie odnaleźć w prawie międzynarodowym.

26. W art. 1 lit. v) wiedeńskiej Konwencji o ruchu drogowym [21] z dnia 8 listopada 1968 r., której stronami są wszystkie państwa członkowskie, określono zatem kierującego jako „każdą osobę, która kieruje pojazdem samochodowym lub innym pojazdem (również rowerem)”. Konwencja ta zawiera przepis szczególny dotyczący kierującego w art. 8, z którego wynika, że „[k]ażdy pojazd w ruchu powinien mieć kierującego”, że „[k]ażdy kierujący powinien mieć niezbędną sprawność fizyczną i psychiczną oraz być fizycznie i psychicznie zdolny do kierowania”, że „[k]ażdy kierujący pojazdem motorowym powinien mieć zasób wiadomości oraz umiejętności niezbędnych do kierowania pojazdem” i że „[k]ażdy kierujący powinien stale panować nad swoim pojazdem [22]”. Co ciekawe, również zgodnie z tym art. 8, jedynie na kierującym spoczywa odpowiedzialność za stałe zachowanie zdolności do panowania nad swoim pojazdem.

27. Z całości tych elementów można zatem wywieść, że kierowcą jest ten, kto zajął miejsce na stanowisku kierowania pojazdem i kto w związku z tym ma dostęp do głównych układów sterujących tym pojazdem umożliwiających mu wprawienie pojazdu w ruch, obranie kierunku jazdy i prędkości.

[18] Wyrok z dnia 30 kwietnia 2025 r., Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, pkt 37–39 i przytoczone tam orzecznictwo). Realizowany dyrektywą 2009/103 cel, którym jest ochrona poszkodowanych, został potwierdzony dyrektywą 2021/2118 (zob. motyw 39 tej dyrektywy).

[19] W odniesieniu do których w dyrektywie 2021/2118 dano pierwszeństwo pojęciu „osób poszkodowanych” (zob. motyw 2 tej dyrektywy. Zobacz także tytuł art. 12 w wersji zmienionej dyrektywy 2009/103).

[20] Który to model jest odzwierciedlony w art. 12 ust. 3 akapit ostatni dyrektywy 2009/103. Przyznaję, że przemawia do mnie argument, przedstawiony na rozprawie przed Trybunałem przez Komisję, zgodnie z którym ze zbyt wąskich kryteriów określania mogłoby wyniknąć naruszenie kompetencji państw członkowskich do samodzielnego określenia systemu odpowiedzialności.

[21] *Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1042, s. 17.

[22] Zobacz, odpowiednio, art. 8 ust. 1, 3, 4 i 5 wiedeńskiej Konwencji o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r.

28. Pragnę wreszcie dodać, że z powodów, które przedstawię w dalszej części niniejszej opinii, jedynie w zupełnie wyjątkowych okolicznościach można pozbawić statusu kierowcy osobę, która zajęła miejsce na stanowisku kierowania [23]. We wszystkich przypadkach ciężar oceny tego, kto był kierowcą w chwili wypadku, w zależności od kontekstu faktycznego każdej z zaistniałych przed sądami krajowymi okoliczności, należy pozostawić tym sądom. Pragnę przypomnieć, że przy tej ocenie sądy te będą musiały zapewnić skuteczność dyrektywy 2009/103 [24].

B. W przedmiocie naprawienia szkód poniesionych przez kierowcę

29. Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zwraca się do Trybunału z pytaniem, czy z art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 wynika, że przewidziane w art. 3 tej dyrektywy obowiązkowe ubezpieczenie musi obejmować odpowiedzialność za szkody poniesione przez kierowcę, w przypadku gdy pasażer pojazdu ingeruje w jego prowadzenie i wskutek tej ingerencji dochodzi do wypadku.

30. Na pytanie to należy moim zdaniem udzielić odpowiedzi przeczącej.

31. Dla przypomnienia: w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 zobowiązano każde państwo członkowskie do podjęcia wszelkich stosownych środków w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów, mających zwykłe miejsce postoju na jego terytorium.

32. O ile objęte ubezpieczeniem szkody i warunki owego ubezpieczenia są określone w ramach tych „stosownych środków” [25], o tyle w dyrektywie 2009/103 uściślono, że ubezpieczenie pokrywa obligatoryjnie szkody majątkowe i szkody na osobie [26]. W innym miejscu w dyrektywie tej uściślono, że ubezpieczenie określone w jej art. 3 „obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, *innych niż kierowca*, wynikającą z ruchu pojazdu” [27]. Natomiast szkody poniesione przez rodzinę kierowcy powinny co do zasady zostać objęte ochroną ubezpieczeniową [28]. Wreszcie z art. 12 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2009/103 wynika, że przepis ten „pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania”.

33. Z literalnej wykładni art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 wynika zatem jasny i wyraźny zamiar ustawodawcy Unii, by *nie przewidywać* objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej szkód poniesionych przez kierowcę, niezależnie od ich źródła. Wyłączenie dotyczące kierowcy odnosi się bowiem do wszystkich szkód, bez rozróżnienia, a nie tylko do szkód, za które jest odpowiedzialny kierowca.

[23] Na przykład sama ingerencja w czynności prowadzenia pojazdu przez osobę inną niż kierowca, nie powinna wystarczać do pozbawienia go tego statusu w rozumieniu dyrektywy 2009/103. Jak zauważył rząd niderlandzki, należy bezwzględnie zapewnić pewność co do prawa poszkodowanych. Jeżeli jednak status kierowcy można łatwo utracić, oznacza to, że pasażer traci status poszkodowanego. Można by zatem znaleźć się w systemie, w którym towarzystwa ubezpieczeniowe byłyby zainteresowane systematycznym kwestionowaniem zachowania pasażerów w kabinie, co podważałoby skuteczność odszkodowania, a tym samym ostatecznie ich ochronę.

[24] Zobacz pkt 15 niniejszej opinii.

[25] Zobacz art. 3 akapit drugi dyrektywy 2009/103.

[26] Zobacz art. 3 akapit czwarty dyrektywy 2009/103.

[27] Artykuł 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103. Wyróżnienie moje.

[28] W odniesieniu do uszkodzeń ciała zob. art. 12 ust. 2 dyrektywy 2009/103.

34. Ponadto z brzmienia tego artykułu wynika, że pojazd może być prowadzony tylko przez jednego kierowcę [29].

35. Dyskusja przed Trybunałem nie pozwoliła faktycznie na ustalenie dokładnego powodu wyłączenia z zakresu objęcia ochroną ubezpieczeniową szkód poniesionych przez kierowcę, które to wyłączenie ma źródło w trzeciej dyrektywie [30], lecz można racjonalnie przyjąć, że system ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, taki jak wprowadzony w życie na szczeblu Unii, opiera się na podstawowej dychotomii – zasadniczym podziale – z jednej strony na kierowcę, co do którego uznaje się, że zdecydował on o udziale pojazdu w ruchu drogowym [31], a zatem pierwotnie podjął ryzyko i panuje nad nim – a z drugiej strony poszkodowanych będących „najsłabsz[ymi] stron[ami] w wypadku” [32], niezależnie od tego, czy są oni pieszymi, pasażerami, a jednocześnie ubezpieczającymi, właścicielami pojazdu lub członkami rodziny kierowcy, ubezpieczającego lub właściciela pojazdu, niezależnie od tego, czy świadomie zajęli miejsce w pojeździe, czy też można im zarzucić przyczynienie się do powstania szkody [33]. Słabość osób trzecich będących pasażerami wynika z założenia z ich niezdolności do wywarcia wpływu na sytuację przypadkową [34]. Osobami chronionymi na podstawie różnych dyrektyw są zatem poszkodowani w wypadku, rozumiani w szerokim znaczeniu, którzy są definiowani w przeciwieństwie do kierowcy i jako wyłączający go.

36. Zarówno z literalnego, jak i systemowego punktu widzenia wszystko przemawia za tym, że art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że ingerencja pasażera, wskutek której dochodzi do wypadku, nie może skutkować pozbawieniem kierowcy tego statusu.

37. Z celowościowego punktu widzenia proponowanie wykładni art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103, która prowadzi do wyłączenia odszkodowania za szkody poniesione przez kierowcę, również w przypadku interwencji pasażera, wydaje mi się zgodne z celem realizowanym przez tę dyrektywę z dwóch istotnych powodów.

38. W pierwszej kolejności, chociaż zmiany legislacyjne niezaprzeczalnie poszły w kierunku większej ochrony poszkodowanych [35], to jednocześnie zmiany te bardzo wyraźnie charakteryzowały się wyłączeniem – stałym od czasu przyjęcia trzeciej dyrektywy – szkód poniesionych przez kierowcę z zakresu ubezpieczenia obowiązkowego. Dyrektywy dotyczące „ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej” opierają się zatem na zasadzie, zgodnie z którą jedynie szkody wyrządzone poszkodowanym osobom trzecim samochodem prowadzonym przez

[29] Co kontrastuje z liczbą mnogą zastosowaną w celu określenia pasażerów.

[30] Zobacz art. 1 trzeciej dyrektywy. Zobacz także wyrok z dnia 14 września 2000 r., Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, pkt 26).

[31] Powtarzam sformułowania użyte przez Nationale Nederlanden na rozprawie.

[32] Zobacz motyw 22 dyrektywy 2009/103. Zdaniem Trybunału „przewidując, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w zakresie ruchu pojazdów obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów innych niż kierowca, art. 1 trzeciej dyrektywy ustanowił jedynie rozróżnienie pomiędzy tym kierowcą a innymi pasażerami” [wyrok z dnia 30 czerwca 2005 r., Candolin i in. (C-537/03, EU:C:2005:417, pkt 32)].

[33] W odniesieniu do objęcia ochroną ubezpieczeniową uszkodzeń ciała członków rodziny ubezpieczającego, kierowcy lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną – zob. art. 12 ust. 2 dyrektywy 2009/103; w odniesieniu do objęcia ochroną ubezpieczeniową uszkodzeń ciała i szkód poniesionych przez pieszych, rowerzystów i innych niezmotoryzowanych użytkowników – zob. art. 12 ust. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy.

[34] W odniesieniu do statusu pasażerów będących poszkodowanymi osobami trzecimi zob. wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 34). Wynika z niego, że osoba ubezpieczona w celu prowadzenia tego pojazdu, lecz będąca pasażerem w czasie wypadku, jest uważana za poszkodowanego pasażera w rozumieniu dyrektywy 2009/103; zob. wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).

[35] Zobacz pkt 22 niniejszej opinii.

kierowcę powinny być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem [36]. Harmonizacja, której dokonano tymi dyrektywami, nie dotyczy kierowcy, którego sytuacja jest nadal regulowana prawem krajowym.

39. W drugiej kolejności wyłączenie przewidziane w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 powinno być ściśle uwzględniane właśnie po to, aby zapewnić realizację celu, do którego prawodawca dąży stale w trakcie interwencji podejmowanych w tej dziedzinie.

40. Wydaje mi się bowiem, że choć Trybunał wielokrotnie orzekał, iż cel ochrony poszkodowanych sprzeciwia się temu, aby przepisy krajowe niesłusznie ograniczały pojęcie „pasażera” [37], to nie oznacza to, że obecnie można zaryzykować przyjęcie pojęcia „kierowcy” w rozumieniu prawa Unii, które jest zmienne, subiektywne, a przede wszystkim może zagrażać pośrednio samym poszkodowanym poprzez umożliwienie pozbawienia ich statusu pasażera. Cel ochrony poszkodowanych zostanie zapewniony tylko wtedy, gdy zachowana zostanie przewidywalność przepisów, a przewidywalność tę można zagwarantować tylko wtedy, gdy pojęcia będą jasne i stabilne. Pragnę zauważyć, że także w odniesieniu do pasażerów, objęcie poniesionych przez nich szkód ochroną ubezpieczeniową w dyrektywie 2009/103 nie jest uzależnione od braku udziału w zaistnieniu tych szkód [38].

41. Należy zatem oddzielić kwestię pokrycia szkód przez obowiązkowe ubezpieczenie od kwestii odpowiedzialności za szkody, ponieważ w prawie Unii nie zharmonizowano tej ostatniej [39]. W celu zachowania pewności prawa i prawidłowego podziału kompetencji należy zatem po prostu stwierdzić, w nieco manichejski sposób, że dyrektywa 2009/103 z jednej strony zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, że obowiązkowe ubezpieczenie powinno obejmować szkody poniesione przez poszkodowanych pasażerów, a z drugiej strony nie przewiduje, że ubezpieczenie to obejmuje szkody poniesione przez kierowcę.

[36] Stwierdzenia tego nie zmienia analiza wyroku Carvalho Ferreira Santos. Do Trybunału zwrócono się bowiem wówczas z pytaniem dotyczącym zgodności z dyrektywami dotyczącymi „ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej” ustawodawstwa krajowego, które przewidywało w przypadku zderzenia dwóch pojazdów i w przypadku braku możliwości przypisania winy kierującym, ograniczenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego (kierującego), zgodnie z *mającym zastosowanie systemem odpowiedzialności cywilnej*. Ustawodawstwo portugalskie miało zatem na celu „podział odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez zderzenie dwóch pojazdów mechanicznych w przypadku braku możliwości przypisania winy kierującym” (zob. pkt 41 wyroku Carvalho Ferreira Santos) i ten podział nieuchronnie wpływa na otrzymane odszkodowanie. W przypadku wyroku Carvalho Ferreira Santos, każdy z kierujących był w związku z tym jednocześnie odpowiedzialnym za szkody wyrządzone drugiemu (który staje się zatem poszkodowaną osobą trzecią) i osobą trzecią, która sama poniosła szkodę. To właśnie w ten sposób należy rozumieć zawarte w pkt 43 wyroku wyrażenie „praw[o] poszkodowanych, w niniejszej sprawie – kierujących” i ten podwójny status został wyraźnie podkreślony przez Trybunał w pkt 45 tego wyroku. W portugalskim porządku prawnym zdecydowano się na rozwiązanie tej pozornej niezgodności, poprzez określenie podziału odpowiedzialności cywilnej proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się każdego z pojazdów (zob. pkt 43 wyroku) – by nie powiedzieć kierowcy – do zaistniałej szkody. Wyrok w sprawie Carvalho Ferreira Santos należy zatem odczytywać w świetle okoliczności faktycznych i krajowych ram prawnych, które charakteryzują sytuację w postępowaniu głównym.

[37] Zobacz wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

[38] Z wyjątkiem konkretnego przypadku określonego w art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103.

[39] Należy zachować różnorodność modeli przyjętych przez państwa członkowskie i to właśnie z tego powodu, że państwa członkowskie nie zgodziły się co do określenia jednolitego systemu, dyrektywa 2009/103 pozostaje takim znanym wyważeniem. Na przykład niektóre państwa członkowskie wybrały model, zgodnie z którym szkody spowodowane przez pojazd są ubezpieczone przez jego kierowcę, który jest ubezpieczającym. W związku z tym to sam kierowca jest ubezpieczony od szkód wyrządzonych osobom trzecim przez prowadzony przez niego pojazd. W takich systemach można sobie wyobrazić wszelkie trudności związane z uznaniem, że status kierowcy może zostać przeniesiony na pasażera pojazdu w ramach najmniejszej interwencji tego ostatniego. Nie można oczekiwać, że ubezpieczenie kierowcy pokryje szkody wyrządzone temu ostatniemu przez pasażera, który dokonał ingerencji w prowadzenie pojazdu, a który to pasażer ze swej strony prawdopodobnie nie był ubezpieczony jako kierowca.

42. Okoliczności wypadku leżącego u podstaw sporu w postępowaniu głównym są całkowicie wstrząsające i oczywiście należy wykazać się troską wobec wszystkich poszkodowanych. Niemniej jednak wola przywrócenia pewnego rodzaju sprawiedliwości w nieszczęściu nie może uzasadniać wypaczania norm i pojęć prawnych do tego stopnia, że utraciłyby one swe powszechne znaczenie.

43. W rozumieniu dyrektywy 2009/103 ED nie może być jednocześnie kierowcą i pasażerem pojazdu, który spowodował szkody. Trenera, który zaciągnął hamulec ręczny, nie można uznać za kierowcę. Sama ingerencja pasażera w prowadzenie pojazdu nie skutkuje utratą przez kierowcę statusu poszkodowanego, ponieważ nie jest ona wystarczająca, aby osoba znajdująca się w takiej sytuacji utraciła ten status.

44. Zakres ingerencji – odpowiedzialności – pasażera w zaistnieniu szkody nie jest kwestią ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w rozumieniu dyrektywy 2009/103, lecz samej odpowiedzialności cywilnej [40], która jest regulowana prawem krajowym [41]. Z powyższych względów proponuję, by art. 12 ust. 1 dyrektywy 2009/103 interpretować w ten sposób, że nie przewiduje on, iż obowiązkowe ubezpieczenie musi obejmować szkody spowodowane kierowcy przez pojazd, nawet w wypadku gdy pasażer ingeruje w prowadzenie pojazdu.

45. Przyjęcie takiego rozstrzygnięcia nie prowadziłoby do pozostawienia kierowców bez możliwości wniesienia środka prawnego, lecz oznaczałoby potwierdzenie państwom członkowskim, że to do nich należy organizacja systemu ubezpieczenia, który obejmuje szkody poniesione przez kierowców [42].

III. Wnioski

46. W świetle powyższych rozważań sugeruję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytania prejudycjalne zadane przez Hoge Raad der Nederlanden (sąd najwyższy Niderlandów):

Artykuł 12 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności

należy interpretować w ten sposób, że:

szkody poniesione przez kierowcę pojazdu w wyniku wypadku drogowego nie są objęte przewidzianym w tej dyrektywie obowiązkowym ubezpieczeniem nawet w przypadku ingerencji pasażera w prowadzenie pojazdu, wskutek której doszło do wypadku.

[40] Co moim zdaniem już wynika z lektury pkt 24 wyroku dnia 30 czerwca 2005 r., Candolin i in. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Zobacz wyrok z dnia 10 czerwca 2021 r., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

[42] W takim systemie mogą być przewidziane klauzule wyłączające, jak ma to miejsce w przypadku ubezpieczenia dla osób znajdujących się w pojeździe zawartego w celu objęcia szkód ED. Wydaje się zatem, że jedynym środkiem przysługującym ED jest w danym wypadku dochodzenie odpowiedzialności cywilnej trenera (zob. pkt 11 uwag na piśmie rządu niderlandzkiego).