Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 21 grudnia 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Druga dyrektywa 84/5/EWG – Artykuł 1 ust. 2 – Dyrektywa 2005/14/WE – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 9 ust. 1 – Obowiązek podwyższenia minimalnych sum objętych obowiązkowym ubezpieczeniem – Okres przejściowy – Nowy przepis podlegający natychmiastowemu zastosowaniu do przyszłych skutków sytuacji powstałej pod rządami dawnego przepisu – Okoliczności powstałe przed wejściem w życie przepisu prawa materialnego Unii – Przepisy krajowe wyłączające umowy ubezpieczenia zawarte przed dniem 11 grudnia 2009 r. z obowiązku podwyższenia minimalnych sum objętych obowiązkowym ubezpieczeniem

W sprawie C-428/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Apelacyjny w Warszawie (Polska) postanowieniem z dnia 28 sierpnia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 września 2020 r., w postępowaniu:

A.K.

przeciwko

Skarbowi Państwa,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: A. Arabadjiev (sprawozdawca), prezes pierwszej izby, pełniący obowiązki prezesa drugiej izby, I. Ziemele, T. von Danwitz, P.G. Xuereb i A. Kumin, sędziowie,

rzecznik generalny: J. Richard de la Tour,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu A.K. – I. Kwiecień, adwokat,

– w imieniu Skarbu Państwa – J. Zasada oraz L. Jurek,

* Język postępowania: polski.

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann oraz E. Lankenau, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – H. Tserepa-Lacombe oraz B. Sasinowska i S.L. Kalėda, 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. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5/EWG Rady 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 [mechanicznych] (Dz.U. 1984, L 8, s. 17), zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. 2005, L 149, s. 14) (zwanej dalej „drugą dyrektywą 84/5”).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy A.K. a Skarbem Państwa (Polska) w przedmiocie żądania odszkodowania z tytułu naprawienia szkody, jaką miała ponieść A.K. w wyniku nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2005/14 do polskiego porządku prawnego.

Ramy prawne

Prawo Unii

Druga dyrektywa 84/5

3 Artykuł 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy 84/5 przewidywał:

„1. Ubezpieczenie, o którym mowa w 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)], pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie.

2. Bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie wyższych sum gwarancyjnych, każde państwo członkowskie wymaga obowiązkowego ubezpieczenia co najmniej w zakresie następujących kwot:

a) w przypadku szkód na osobie, minimalna suma gwarancyjna w wysokości 1 000 000 EUR na jednego poszkodowanego lub 5 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych;

b) w przypadku szkód materialnych 1 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych.

Jeśli zajdzie taka potrzeba, państwa członkowskie mogą ustanowić okres przejściowy trwający do pięciu lat na dostosowanie minimalnych sum gwarancyjnych do kwot przewidzianych w niniejszym ustępie, liczony od upływu terminu do wykonania dyrektywy [2005/14].

Państwa członkowskie, które ustanowią taki okres przejściowy, poinformują o tym Komisję i wskażą czas trwania [długość] tego okresu.

W ciągu 30 miesięcy od upływu terminu do wykonania dyrektywy [2005/14] państwa członkowskie podniosą sumy gwarancyjne do co najmniej połowy kwot określonych w niniejszym ustępie".

Dyrektywa 2005/14

4 Motywy 1 i 10 dyrektywy 2005/14 stanowiły:

„(1) 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 [Ma ono również duże znaczenie dla] zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowi znaczącą część wspólnotowego rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania Wspólnoty w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie jednolitego rynku ubezpieczeń w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych.

[…]

(10) Obowiązek państw członkowskich zagwarantowania ochrony ubezpieczeniowej przynajmniej w zakresie pewnych kwot minimalnych stanowi istotny element zapewnienia ochrony poszkodowanych. Kwoty minimalne określone w [drugiej dyrektywie 84/5] powinny zostać nie tylko uaktualnione w celu uwzględnienia inflacji, ale także realnie podwyższone w celu zwiększenia ochrony poszkodowanych. Minimalna suma gwarancyjna za szkody na osobie powinna zostać obliczona w taki sposób, aby stanowiła pełne i sprawiedliwe odszkodowanie dla wszystkich poszkodowanych, którzy odnieśli bardzo ciężkie obrażenia, biorąc równocześnie pod uwagę niską częstotliwość wypadków, w których uczestniczy kilku poszkodowanych, oraz niewielką liczbę wypadków, w których kilku poszkodowanych odnosi bardzo poważne obrażenia podczas tego samego zdarzenia. Minimalna suma gwarancyjna wynosząca 1 000 000 EUR na jedną ofiarę lub 5 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, bez względu na liczbę poszkodowanych, jest kwotą rozsądną i odpowiednią. W celu ułatwienia wprowadzenia tych kwot minimalnych powinno się ustanowić pięcioletni okres przejściowy, licząc od upływu terminu do wykonania niniejszej dyrektywy. W ciągu trzydziestu miesięcy od upływu terminu do wykonania niniejszej dyrektywy państwa członkowskie powinny zwiększyć sumy gwarancyjne do co najmniej połowy powyższych kwot".

5 Artykuł 6 dyrektywy 2005/14, zatytułowany „Wykonanie”, stanowił w ust. 1:

„Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 11 czerwca 2007 r. państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

[…]”.

Dyrektywa 2009/103

6 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) dokonała ujednolicenia wcześniejszych dyrektyw w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (zwanego dalej „ubezpieczeniem komunikacyjnym”), w tym również drugiej dyrektywy 84/5, i w konsekwencji uchyliła je ze skutkiem od dnia 27 października 2009 r. Zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku II do dyrektywy 2009/103 art. 1 ust. 1 i 2 drugiej dyrektywy 84/5 odpowiada odpowiednio art. 3 akapit czwarty i art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

Prawo polskie

7 Artykuł 5 ustawy z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. nr 102, poz. 691, zwanej dalej „ustawą z dnia 24 maja 2007 r.”) stanowi:

„W przypadku umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz umów ubezpieczenia OC rolników wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej wynosi równowartość w złotych:

1) w odniesieniu do umów zawieranych w okresie do dnia 10 grudnia 2009 r.:
   a) w przypadku szkód na osobie – 1 500 000 [EUR] w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,
   b) w przypadku szkód w mieniu – 300 000 [EUR] w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

   – ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody;

2) w odniesieniu do umów zawieranych w okresie od dnia 11 grudnia 2009 r. do dnia 10 czerwca 2012 r.:
   a) w przypadku szkód na osobie – 2 500 000 [EUR] w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,
   b) w przypadku szkód w mieniu – 500 000 [EUR] w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

– ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

8 W dniu 12 października 2010 r. doszło w Polsce do wypadku drogowego, w wyniku którego śmierć poniosło 16 osób, w tym G.M. oraz kierowca odpowiedzialny za wypadek. Ten ostatni zawarł ubezpieczenie komunikacyjne na podstawie umowy ubezpieczenia obejmującej okres od dnia 8 grudnia 2009 r. do dnia 7 grudnia 2010 r.

9 W następstwie śmierci G.M. jej córka A.K. dokonała w dniu 2 marca 2011 r. zgłoszenia szkody do towarzystwa ubezpieczeniowego kierowcy odpowiedzialnego za wypadek, żądając zadośćuczynienia i odszkodowania za szkody, które – jak utrzymuje – poniosła w wyniku śmierci swojej matki. W ramach postępowania likwidacyjnego A.K. ostatecznie uzyskała od wspomnianego towarzystwa kwotę 47000 PLN (około 10 175 EUR) tytułem zadośćuczynienia za krzywdę niemajątkową oraz 5000 PLN (około 1000 EUR) tytułem odszkodowania za znaczne pogorszenie jej sytuacji życiowej. Towarzystwo ubezpieczeń zawiadomiło A.K., że doszło do wyczerpania sumy gwarancyjnej z polisy ubezpieczenia komunikacyjnego kierowcy odpowiedzialnego za wypadek.

10 A.K. wystąpiła do Sądu Okręgowego w Warszawie (Polska) z powództwem przeciwko Skarbowi Państwa, domagając się zasądzenia odszkodowania w wysokości 78 000 PLN (około 17 000 EUR) wraz z odsetkami za opóźnienie tytułem naprawienia szkody spowodowanej niepełną transpozycją dyrektywy 2005/14 do polskiego porządku prawnego.

11 Podniosła ona, że w przypadku prawidłowej transpozycji tej dyrektywy do polskiego porządku prawnego towarzystwo ubezpieczeń musiałoby zwiększyć minimalną kwotę gwarancji przewidzianej w rozpatrywanej umowie ubezpieczenia komunikacyjnego i w związku z tym wypłacić na jej rzecz dodatkowe odszkodowanie w wysokości 78 000 PLN zadośćuczynienia za krzywdę doznaną wskutek śmierci G.M. Ta nieprawidłowa transpozycja dokonana przez Rzeczpospolitą Polską pozbawiła ją możliwości uzyskania tej kwoty, w związku z czym poniosła ona szkodę majątkową w tej wysokości i do zapłaty tej właśnie kwoty był wobec niej zobowiązany Skarb Państwa.

12 Zdaniem A.K. Rzeczpospolita Polska była zobowiązana do transpozycji dyrektywy 2005/14 w taki sposób, aby od dnia 11 grudnia 2009 r. suma gwarancyjna we wszystkich umowach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego wynosiła w przypadku szkód na osobie co najmniej 2 500 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe. Tymczasem w ramach ustawy z dnia 24 maja 2007 r. ustawodawca krajowy zmienił zakres ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, które miały miejsce między 11 grudnia 2009 r. a grudniem 2010 r. w zależności od daty zawarcia umowy ubezpieczenia. W tym okresie funkcjonowały bowiem umowy zawarte zarówno przed dniem 11 grudnia 2009 r., jak i po tej dacie, przy czym te ostatnie przewidywały minimalną sumę gwarancyjną w wysokości 2 500 000 EUR, podczas gdy w przypadku tych pierwszych minimalna kwota wynosiła jedynie 1 500 000 EUR.

13 Skarb Państwa podniósł, że dyrektywa 2005/14 została prawidłowo przetransponowana do polskiego porządku prawnego i że ta różnica w traktowaniu jest nierozerwalnie związana z zasadą niedziałania prawa wstecz. Podkreślił również fakt, że Komisja Europejska wszczęła przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej postępowanie w przedmiocie uchybienia zobowiązaniom

państwa członkowskiego odnośnie do transpozycji dyrektywy 2005/14, jednak w dniu 28 kwietnia 2016 r. Komisja podjęła decyzję o zamknięciu tego postępowania. Komisja tym samym uznała, że nie doszło do naruszenia prawa unijnego.

14 Orzeczeniem z dnia 20 marca 2019 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo A.K., stwierdzając, że przewidując okresy przejściowe dopuszczone przez drugą dyrektywę 84/5 na stopniowe podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych w celu osiągnięcia, w pierwszej kolejności, połowy docelowej wysokości sum, o których mowa w art. 1 ust. 2 tej dyrektywy, a następnie, w drugiej kolejności, ostatecznej wysokości tych sum, ustawodawca krajowy dokonał prawidłowej transpozycji tego aktu. Sąd ten orzekł ponadto, że spoczywający na państwach członkowskich przewidziany w dyrektywie 2005/14 obowiązek podwyższenia minimalnych sum gwarancyjnych odnosił się wyłącznie do umów zawieranych po upływie okresów przejściowych i że prawo Unii nie ustanawiało wymogu podwyższenia minimalnej sumy gwarancyjnej przewidzianej w umowach ubezpieczenia komunikacyjnego, które zostały zawarte przed upływem tych okresów, nawet w odniesieniu do umów, których data zakończenia ich obowiązywania przypadała po upływie rzeczonych okresów przejściowych. Według sądu odsyłającego stanowisko to jest zgodne z zasadą pewności prawa, zasadą lex retro non agit oraz zasadą swobody umów.

15 Od tego wyroku A.K. wniosła apelację do sądu odsyłającego, Sądu Apelacyjnego w Warszawie (Polska), podnosząc w szczególności, że Sąd Okręgowy w Warszawie błędnie uznał, iż Rzeczpospolita Polska prawidłowo transponowała dyrektywę 2005/14 do swojego porządku prawnego.

16 Zdaniem sądu odsyłającego z wyroku z dnia 24 października 2013 r., Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692) wynika, że ubezpieczenie komunikacyjne musi obejmować zadośćuczynienie za szkody niematerialne poniesione przez osoby bliskie poszkodowanych, którzy zmarli w wypadku drogowym, o ile zadośćuczynienie to jest przewidziane z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego przez właściwe prawo krajowe. Tymczasem prawo polskie przewiduje takie odszkodowanie, które wchodzi w zakres ubezpieczenia komunikacyjnego.

17 Sąd ten uważa, że okoliczność, iż A.K. nie otrzymała należnego jej z tytułu poniesionej szkody pełnego zadośćuczynienia pieniężnego od towarzystwa ubezpieczeniowego z powodu wyczerpania sumy gwarancyjnej, spowodowała w jej majątku szkodę odpowiadającą różnicy między kwotą wypłaconą a kwotą, której mogłaby się ona co do zasady domagać w sytuacji, gdyby pułap ten został podwyższony w świetle minimalnych sum gwarancyjnych wprowadzonych do drugiej dyrektywy 84/5 przez dyrektywę 2005/14. W związku z tym zgodnie z polskim prawem Skarb Państwa powinien zostać zobowiązany do naprawienia tej szkody, gdyby miało się okazać, że Rzeczpospolita Polska dokonała nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2005/14 do swojego porządku prawnego.

18 W tym względzie z motywu 10 tej ostatniej dyrektywy wynika, że ma ona na celu zapewnienie ochrony poszkodowanym w wypadkach drogowych. Nie zawiera ona żadnego przepisu, który ograniczałby obowiązek podwyższenia minimalnej sumy gwarancji jedynie do umów ubezpieczenia zawartych od dnia 11 grudnia 2009 r., wyłączając dostosowanie w tym samym kierunku, począwszy od tej daty, umów ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych przed tą datą, które obowiązywały po tej dacie.

19 Sąd odsyłający uważa, że ta różnica w traktowaniu, w zależności od daty zawarcia umowy ubezpieczenia, pomiędzy tymi dwiema kategoriami osób, które w tym samym okresie poniosły szkodę wynikającą z wypadku drogowego, nie jest uzasadniona.

20 Zasada niedziałania prawa wstecz nie stoi bowiem na przeszkodzie temu, by stosunki umowne, które obowiązywały w dniu 11 grudnia 2009 r., zostały zmienione począwszy od tej daty. Ponadto poszanowanie zasady pewności prawa zostało zapewnione przez długi okres transpozycji dyrektywy 2005/14 pozostawiony państwom członkowskim oraz przez możliwość ustanowienia przez nie okresów przejściowych. Dzięki temu towarzystwa ubezpieczeniowe były w stanie dostosować poziom składki ubezpieczeniowej do wysokości nowych sum gwarancyjnych.

21 Zdaniem sądu odsyłającego, gdyby okazało się, że Rzeczpospolita Polska dokonała transpozycji dyrektywy 2005/14 w sposób niepełny, a zatem nieprawidłowy, pierwsza przesłanka powstania odpowiedzialności tego państwa członkowskiego, określona w wyroku z dnia 19 listopada 1991 r., Francovich i in. (C-6/90 i C-9/90, EU:C:1991:428), zostałaby spełniona. Do tego sądu należy zatem zbadanie w drugiej kolejności, czy i – w danym wypadku – w jakiej wysokości A.K. poniosła szkodę pozostającą w związku przyczynowym z naruszeniem zobowiązania ciążącego na Rzeczypospolitej Polskiej.

22 W tych okolicznościach Sąd Apelacyjny w Warszawie postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy zgodnie z art. 2 dyrektywy [2005/14] państwo członkowskie, które ustanowiło okres przejściowy na dostosowanie minimalnych sum gwarancyjnych, miało obowiązek podnieść sumy gwarancyjne do co najmniej połowy kwot określonych w zmienionym [art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5] w ciągu 30 miesięcy od upływu terminu do wykonania dyrektywy:

– w odniesieniu do wszystkich umów ubezpieczenia komunikacyjnego obowiązujących po upływie wskazanych 30 miesięcy, w tym także umów zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 r., ale obowiązujących nadal po tej dacie – w odniesieniu do zdarzeń szkodowych zaistniałych po dniu 11 grudnia 2009 r.,

– czy też wyłącznie w odniesieniu do nowych umów ubezpieczenia komunikacyjnego, zawieranych po [dniu] 11 grudnia 2009 r.?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

23 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5 należy interpretować w ten sposób, że państwa członkowskie, które skorzystały z przewidzianej w tym przepisie możliwości ustanowienia okresu przejściowego, były zobowiązane wymagać, aby od dnia 11 grudnia 2009 r. minimalne sumy gwarancyjne przewidziane w umowach ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych przed tą datą, lecz obowiązujące nadal w tej dacie, były zgodne z zasadą ustanowioną w akapicie czwartym tego art. 1 ust. 2.

24 W ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Zadaniem Trybunału jest bowiem dokonanie wykładni wszystkich przepisów prawa Unii, jakie są niezbędne sądom krajowym do

rozstrzygnięcia zawisłych przed nimi sporów, nawet jeżeli przepisy te nie są wyraźnie wskazane w pytaniach zadanych Trybunałowi [zob. podobnie wyrok z dnia 12 grudnia 2019 r., Instituto Nacional de la Seguridad Social (Dodatek emerytalny dla matek), C-450/18, EU:C:2019:1075, pkt 25].

25 W tym względzie z art. 1 ust. 2 akapit drugi drugiej dyrektywy 84/5 wynika, że państwa członkowskie mogły ustanowić okres przejściowy wynoszący maksymalnie pięć lat od daty wdrożenia dyrektywy 2005/14 do ich wewnętrznego porządku prawnego, a mianowicie – jak wynika z art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy – od dnia 11 czerwca 2007 r., w którym minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia komunikacyjnego powinny być dostosowane do kwot przewidzianych w art. 1 ust. 2 akapit pierwszy drugiej dyrektywy 84/5.

26 Zgodnie z art. 1 ust. 2 akapit czwarty tej dyrektywy państwa członkowskie miały jednak zwiększyć te minimalne sumy w celu osiągnięcia co najmniej połowy poziomów przewidzianych w art. 1 ust. 2 akapit pierwszy tej dyrektywy w ciągu 30 miesięcy od tej daty, czyli najpóźniej do dnia 11 grudnia 2009 r.

27 Dyrektywa 2009/103 dokonała jednak ujednolicenia i uchyliła drugą dyrektywę 84/5 ze skutkiem od dnia 27 października 2009 r., czyli przed dniem 11 grudnia 2009 r., a art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103 odpowiada – jak wynika z tabeli korelacji zawartej w załączniku II do tej dyrektywy – art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5.

28 W tych okolicznościach należy dostarczyć sądowi odsyłającemu zarówno wykładnię art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5, jak i wykładnię art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

29 Z informacji przedstawionych przez sąd odsyłający wynika, że Rzeczpospolita Polska skorzystała z możliwości ustanowienia okresu przejściowego przewidzianego w art. 1 ust. 2 akapit drugi drugiej dyrektywy 84/5 i w art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103. W tym kontekście ustawa z dnia 24 maja 2007 r. przewiduje, że obowiązek podwyższenia, o którym mowa w pkt 26 niniejszego wyroku, dotyczy umów ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych między dniem 11 grudnia 2009 r. a dniem 10 czerwca 2012 r., z wyłączeniem zatem umów zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 r., które obowiązywały jeszcze po tej ostatniej dacie.

30 W tym względzie należy zauważyć, że ani art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5, ani art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103 nie precyzują wyraźnie, czy obowiązek wymieniony w pkt 26 niniejszego wyroku dotyczy przyszłych skutków umów zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 r., które obowiązywały jeszcze w tym dniu.

31 W tych okolicznościach należy przypomnieć, że co do zasady nowy przepis stosuje się od momentu wejścia w życie aktu, który go wprowadza. O ile nie znajduje on zastosowania do sytuacji prawnych powstałych i ostatecznie zakończonych pod rządami dawnej ustawy, o tyle stosuje się go do przyszłych skutków sytuacji powstałej pod rządami dawnego przepisu, jak również do nowych sytuacji prawnych. Inaczej jest tylko – i to z zastrzeżeniem zasady niedziałania wstecz aktów prawnych – jeżeli wraz z nowym przepisem zostają wydane przepisy szczególne, które określają konkretnie jego przesłanki stosowania ratione temporis (zob. podobnie wyroki: z dnia 7 listopada 2013 r., Gemeinde Altrip i in., C-72/12, EU:C:2013:712, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 17 października 2018 r., Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, pkt 38, 39; a także z dnia 15 stycznia 2019 r., E.B., C-258/17, EU:C:2019:17, pkt 50).

32 Tym samym akty przyjęte w celu transpozycji dyrektywy muszą mieć zastosowanie do przyszłych skutków stanu faktycznego powstałego pod rządami dawnej ustawy z dniem upływu terminu transpozycji, chyba że dyrektywa ta stanowi inaczej (wyrok z dnia 17 października 2018 r., Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, pkt 40).

33 Ponadto w celu zapewnienia poszanowania zasady pewności prawa i zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań przepisy materialnego prawa Unii należy interpretować jako dotyczące sytuacji zaistniałych przed ich wejściem w życie jedynie w wypadku, gdy z ich brzmienia, celu lub systematyki jasno wynika, że należy im przypisać taki skutek (wyrok z dnia 6 października 2015 r., Komisja/Andersen, C-303/13 P, EU:C:2015:647, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo).

34 Z orzecznictwa Trybunału przypomnianego w pkt 31–33 niniejszego wyroku wynika, że w celu sprawdzenia czasowego stosowania nowego przepisu Unii do sytuacji powstałej pod rządami dawnego przepisu, który ów nowy przepis zastępuje, należy ustalić, czy sytuacja ta wyczerpała swoje skutki przed wejściem w życie nowego przepisu, w którym to przypadku należałoby zakwalifikować ją jako sytuację zaistniałą przed tym wejściem w życie, czy też wspomniana sytuacja nadal wywołuje skutki po jego wejściu w życie.

35 Należy zatem ustalić, czy sytuacja, w której umowa ubezpieczenia komunikacyjnego została zawarta przed dniem 11 grudnia 2009 r., lecz wciąż obowiązywała w tym dniu, stanowi sytuację zaistniałą przed tą datą, w której obowiązek wspomniany w pkt 26 niniejszego wyroku mógłby być zatem stosowany z mocą wsteczną jedynie pod warunkiem, po pierwsze, że druga dyrektywa 84/5 i dyrektywa 2009/103 wyraźnie przewidziały, iż powinno tak być, a po drugie, że w rzeczywistości przestrzegane są zasady pewności prawa i ochrony uzasadnionych oczekiwań (zob. analogicznie wyrok z dnia 9 marca 2006 r., Beemsterboer Coldstore Services, C-293/04, EU:C:2006:162, pkt 24), czy też chodzi wręcz przeciwnie o sytuację powstałą przed tą datą, lecz której przyszłe skutki podlegają przepisom art. 1 ust. 2 akapit czwarty drugiej dyrektywy 84/5 i art. 9 ust. 1 akapit czwarty dyrektywy 2009/103 od dnia 11 grudnia 2009 r. wedle zasady, zgodnie z którą nowe przepisy mają natychmiastowe zastosowanie do bieżących sytuacji.

36 W tym względzie Trybunał orzekł już, że zawarcie umowy o pracę na czas określony nie wyczerpuje skutków prawnych w chwili jej podpisania, lecz – wręcz przeciwnie – wywołuje regularnie skutki przez cały okres obowiązywania tej umowy i że w związku z tym stosowania nowego przepisu – począwszy od dnia jego wejścia w życie – do umowy o pracę zawartej przed tym wejściem w życie nie można uznać za mające wpływ na sytuację zaistniałą przed rzeczonym wejściem w życie (zob. podobnie wyrok z dnia 29 stycznia 2002 r., Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, pkt 52).

37 To samo dotyczy a fortiori sytuacji, w których umowa ubezpieczenia komunikacyjnego została zawarta przed dniem 11 grudnia 2009 r. i obowiązywała jeszcze w tej dacie.

38 Skoro bowiem umowy ubezpieczenia są przede wszystkim umowami losowymi, charakteryzującymi się tym, że świadczenie jednej ze stron zależy od zdarzenia niepewnego, które może, lecz nie musi wystąpić w czasie trwania umowy, ich skutki prawne trwają do końca tego okresu. Tym samym stosunki prawne powstałe na mocy takich umów nie są wyczerpane w chwili ich zawarcia. Moment ten oznacza jedynie rozpoczęcie wykonania umowy, które w odniesieniu do świadczenia przez ubezpieczonego jest często rozłożone w czasie, co tyczy się również świadczenia ubezpieczyciela, nie następuje ono bowiem natychmiast, ponieważ polega na wypłacie odszkodowania osobom, które poniosły szkodę, jeżeli zdarzenie objęte ubezpieczeniem powstaje w trakcie trwania umowy.

39 Tymczasem art. 1 ust. 2 akapit czwarty drugiej dyrektywy 84/5 i art. 9 ust. 1 akapit czwarty dyrektywy 2009/103 mają na celu uregulowanie przyszłych skutków umów zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 r., które obowiązywały jeszcze w tym dniu.

40 Przepisy te bowiem, nakładając na państwa członkowskie obowiązek podwyższenia minimalnych kwot gwarancyjnych ubezpieczenia komunikacyjnego, nie wykluczają z tego podwyższenia kwot gwarancji przewidzianych w tych umowach. Tak więc data zawarcia umowy ubezpieczenia nie stanowi decydującego elementu w tym względzie. Z brzmienia tych przepisów nie wynika zatem, że prawodawca Unii zamierzał wprowadzić odstępstwo od zasady, zgodnie z którą nowe przepisy mają natychmiastowe zastosowanie do bieżących sytuacji.

41 Ponadto – jak podkreśliły w istocie A.K. i rząd niemiecki w swoich uwagach na piśmie – cel ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, realizowany przez przepisy Unii dotyczące ubezpieczenia komunikacyjnego, polegający w szczególności na zapewnieniu, by ofiary wypadków spowodowanych przez pojazdy silnikowe [mechaniczne] były traktowane w porównywalny sposób, niezależnie od miejsca na terytorium Unii, w którym wydarzył się wypadek, który to cel był stale wspierany i wzmacniany przez prawodawcę Unii (zob. podobnie wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 32, 33), a także ogólna zasada równego traktowania wymagają, aby poszkodowani w wypadkach, które miały miejsce od dnia 11 grudnia 2009 r., nie otrzymywali ograniczonego odszkodowania wyłącznie z tego powodu, że umowa ubezpieczenia została zawarta przed tą datą. Jak bowiem wynika z motywu 10 dyrektywy 2005/14, obowiązek państw członkowskich zagwarantowania ochrony ubezpieczeniowej przynajmniej w zakresie pewnych kwot minimalnych stanowi istotny element zapewnienia ochrony poszkodowanych.

42 Wbrew temu, co utrzymują Skarb Państwa i rząd polski w swoich uwagach na piśmie, zasady pewności prawa i ochrony uzasadnionych oczekiwań nie sprzeciwiają się takiej wykładni.

43 W tym względzie należy zauważyć, że pierwsza z tych zasad wymaga w szczególności, aby przepisy prawne były jasne i precyzyjne, a ich skutki przewidywalne, zwłaszcza wówczas, gdy mogą one pociągać za sobą niekorzystne konsekwencje dla jednostek i przedsiębiorstw [wyrok z dnia 30 kwietnia 2019 r., Włochy/Rada (Kwota połowowa włócznika śródziemnomorskiego), C-611/17, EU:C:2019:332, pkt 111 i przytoczone tam orzecznictwo].

44 Prawo domagania się ochrony uzasadnionych oczekiwań, będące pochodną zasady pewności prawa, mają wszystkie jednostki znajdujące się w sytuacji, z której wynika, że administracja Unii wzbudziła w nich uzasadnione nadzieje [wyrok z dnia 30 kwietnia 2019 r., Włochy/Rada (Kwota połowowa włócznika śródziemnomorskiego), C-611/17, EU:C:2019:332, pkt 112 i przytoczone tam orzecznictwo].

45 W niniejszej sprawie, po pierwsze, nie można twierdzić, że zasada ustanowiona w art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5 i w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103 była niejasna i nieprecyzyjna oraz mogła wywoływać nieprzewidywalne skutki. Po drugie, należy przypomnieć, że zakres zastosowania zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań nie może zostać rozszerzony do ogólnego zakazu stosowania nowych przepisów do przyszłych skutków okoliczności, które powstały pod rządami obowiązywania wcześniejszych przepisów (wyrok z dnia 29 stycznia 2002 r., Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, pkt 55 i przytoczone tam orzecznictwo).

46 Ponadto – jak zauważył w istocie sąd odsyłający i jak wskazał również rząd niemiecki w uwagach na piśmie – zasada niedziałania prawa wstecz nie stoi na przeszkodzie stosowaniu nowych minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia do umów ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 r., które obowiązywały jeszcze w tej dacie, ponieważ kwoty te i odpowiadające im ewentualne nowe składki mają zastosowanie, zgodnie z zasadą natychmiastowego stosowania, jedynie w odniesieniu do okresu od dnia 11 grudnia 2009 r.

47 W świetle powyższych rozważań na zadane pytanie trzeba udzielić odpowiedzi, iż art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5 i art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że państwa członkowskie, które skorzystały z przewidzianej w tych przepisach możliwości ustanowienia okresu przejściowego, były zobowiązane wymagać, aby od dnia 11 grudnia 2009 r. minimalne sumy gwarancyjne przewidziane w umowach ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych przed tą datą, lecz obowiązujących jeszcze w tym dniu, były zgodne z zasadą ustanowioną w akapicie czwartym tych przepisów.

W przedmiocie kosztów

48 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 (druga izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5/EWG Rady 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 [mechanicznych], zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r., i art. 9 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 państwa członkowskie, które skorzystały z przewidzianej w tych przepisach możliwości ustanowienia okresu przejściowego, były zobowiązane wymagać, aby od dnia 11 grudnia 2009 r. minimalne sumy gwarancyjne przewidziane w umowach ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zawartych przed tą datą, lecz obowiązujących jeszcze w tym dniu, były zgodne z zasadą ustanowioną w akapicie czwartym tych przepisów.

Arabadjiev Ziemele von Danwitz

Xuereb Kumin

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w dniu 21 grudnia 2021 r.

Sekretarz Prezes
A. Calot Escobar K. Lenaerts