

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS  
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ  
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL  
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS  
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH  
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
EIROPAS KOPIENU TIESA



LUXEMBOURG

EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS  
EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA  
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ  
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS  
SÚDNY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV  
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI  
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN  
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Wydział ds. kontaktów z mediami i informacji

## KOMUNIKAT PRASOWY nr 61/05

30 czerwca 2005 r.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-537/03

*Katja Candolin i in. / Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola i Jarno Ruokoranta*

### **SYSTEM OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH, KTÓRY W SPOSÓB NIEPROPORCJONALNY DO CELU POZBAWIA LUB OGRANICZA ODSZKODOWANIE PASAŻERA, KTÓRY PRZYCZYNIŁ SIĘ DO POWSTANIA SZKODY NARUSZA PRAWO WSPÓLNOTOWE**

*Okoliczność, że pasażer jest właścicielem pojazdu, którego kierowca spowodował szkodę  
jest bez znaczenia.*

W 1997 r. T. Candolin, matka K. Candolin, wraz z J.-A. Viljaniemim i V.-M. Paananenem podróżowali samochodem należącym do tego ostatniego, prowadzonym przez J. Ruokorantę. Podczas tej podróży miał miejsce wypadek, w wyniku którego T. Candolin poniosła śmierć, a pozostali pasażerowie doznali poważnych obrażeń. Kierowca i wszyscy pasażerowie byli w stanie nietrzeźwości.

J. Ruokoranta został skazany na karę pozbawienia wolności i nałożono na niego obowiązek odszkodowania na rzecz K. Candolin oraz J.-A. Viljaniemiego i V.-M. Paananena. Uznawszy, że pasażerowie powinni byli zdawać sobie sprawę ze stanu nietrzeźwości, w jakim znajdował się kierowca, sądy rozpatrujące sprawę odmówiły im natomiast, na podstawie fińskiej ustawy o ubezpieczeniu posiadaczy pojazdów mechanicznych, prawa do odszkodowania od towarzystwa ubezpieczeniowego.

W tych okolicznościach fiński sąd najwyższy zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z pytaniem, czy przepisy krajowe pozwalające na odmowę lub ograniczenie odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych dla pasażera z tego względu, że przyczynił się on do powstania szkody, są sprzeczne z prawem wspólnotowym i czy wpływ na odpowiedź ma okoliczność, że pasażer ten jest właścicielem pojazdu.

Trybunał stwierdza po pierwsze, że **dyrektywy** dotyczące odpowiedzialności cywilnej<sup>1</sup> **nie mają na celu harmonizacji reżimów odpowiedzialności cywilnej Państw Członkowskich** i że w obecnym stanie prawa wspólnotowego państwa te zachowują swobodę w określaniu reżimu odpowiedzialności cywilnej w związku z wypadkami drogowymi.

**Państwa Członkowskie mają jednak obowiązek wykonywać swoje kompetencje w zgodzie z prawem wspólnotowym**, a w szczególności z przepisami tych dyrektyw, których celem jest zapewnienie wszystkim pasażerom będącym ofiarami wypadków spowodowanych przez pojazdy odszkodowania za poniesione szkody z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Przepisy krajowe regulujące odszkodowania z tytułu wypadków drogowych nie mogą zatem pozbawiać tych przepisów skuteczności.

Miałoby to w szczególności miejsce w sytuacji, gdy sam fakt przyczynienia się pasażera do powstania szkody powoduje, zgodnie z prawem krajowym, na podstawie kryteriów generalnych i abstrakcyjnych, pozbawienie pasażera prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych lub ograniczenie tego prawa w sposób nieproporcjonalny do celu.

Jedynie w **wyjątkowych okolicznościach** i na podstawie indywidualnej oceny **zakres odszkodowania ofiary może zostać ograniczony**.

Ocena, czy występują takie okoliczności i czy ograniczenie odszkodowania ma charakter proporcjonalny do celu należy do sądu krajowego. **Okoliczność, że pasażer, któremu ma być wypłacone odszkodowanie jest właścicielem pojazdu, którego kierowca spowodował szkodę, jest bez znaczenia.**

*Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże w żaden sposób Trybunału Sprawiedliwości.*

*Dostępne wersje językowe : DE, EN, FR, NL, FI, PL*

*Pełny tekst wyroku znajduje się na stronie internetowej Trybunału*

*<http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=pl>*

*Tekst jest z reguły dostępny od godz. 12 CET w dniu ogłoszenia.*

*W celu uzyskania dodatkowych informacji, proszę skontaktować się z*

*Ireneuszem Kolowca*

*tel. (00352) 4303 2793 faks (00352) 4303 2053*

<sup>1</sup> 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, str. 1); druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1984, L 8, str. 17); 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. L 129, str. 33).