

KATARZYNA WAŁDOCH

<https://doi.org/10.33995/wu2026.1.6>

date of receipt: 18.12.2025

date of acceptance: 29.04.2026

## Przegląd orzecznictwa TSUE w sprawach ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za lata 2021–2025

*W niniejszym przeglądzie orzecznictwa omówiono wybrane wyroki Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej za lata 2021–2025 dotyczące odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec osób trzecich, statusu prawnego właściciela pojazdu, który w chwili wypadku był pasażerem, ciężaru dowodu w zakresie świadomości poszkodowanego co do kradzionego pochodzenia pojazdu, obowiązku ubezpieczenia pojazdów nienadających się do ruchu w ramach ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, podwyższenie sum gwarancyjnych oraz metody ustalania wysokości szkody.*

**Słowa kluczowe:** ubezpieczenie, odpowiedzialność cywilna, TSUE, ciężar dowodu, sumy gwarancyjne

### 1. Sprawa C-383/19: Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w przypadku niesprawnego samochodu niewycofanego z ruchu, Powiat Ostrowski przeciwko Funduszowi Gwarancyjnemu, wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 roku

#### 1.1. Stan faktyczny

W stanie faktycznym omawianej sprawy postanowieniem z dnia 16 stycznia 2018 roku sąd rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim orzekł przepadek pojazdu na rzecz powiatu. Postanowienie to stało się prawomocne dnia 7 lutego 2018 roku, z tym dniem jednostka samorządu terytorialnego stała się właścicielem samochodu. Powiat otrzymał powyższe orzeczenie ze stwierdzeniem prawomocności i klauzulą wykonalności w piątek 20 kwietnia 2018 roku Pojazd został ubezpieczony, począwszy od kolejnego dnia pracy starostwa powiatowego, czyli od poniedziałku 23 kwietnia 2018 roku. W dniu

2 maja 2018 roku auto poddano badaniu technicznemu. Rzeczoznawca ustalił, że samochodowi nie da się uruchomić, stanowi złom, a jego wartość rynkowa to 400 zł. Fundusz Gwarancyjny wezwał powiat do zapłaty grzywny w kwocie 4200 zł z tytułu niedopełnienia ciężącego na nim obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu. Jednostka samorządu terytorialnego twierdziła, że nie była zobowiązana do ubezpieczenia samochodu m.in. dlatego, że nie był zdolny do eksploatacji, a w konsekwencji nie mogło dojść do szkody związanej z jego ruchem. Sąd rejonowy zwrócił się do Trybunału z pytaniem: Czy art. 3 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych obejmuje sytuacje, w których jednostka samorządu terytorialnego – powiat – nabyła, na podstawie orzeczenia sądu, prawo własności pojazdu, który to pojazd jest niezgodny do jazdy, znajduje się na terenie prywatnym w postaci parkingu strzeżonego poza drogą publiczną i, wskutek decyzji jego właściciela, jest przeznaczony do zniszczenia? Czy też należy go interpretować w ten sposób, że w takich okolicznościach na jednostce samorządu terytorialnego nie ciąży obowiązek ubezpieczenia, bez uszczerbku dla odpowiedzialności, którą ponosi fundusz wobec poszkodowanych osób trzecich?

## 1.2. Stanowisko Trybunału

W pierwszej kolejności Trybunał stwierdził, że dla zastosowania art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 roku w sprawie ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności<sup>1</sup> nie ma znaczenia fakt, iż samochód został nabyty przez jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie orzeczenia sądu. Zgodnie z tym przepisem każde państwo jest zobowiązane przyjęc środki zapewniające objęcie pojazdów, które zwykle przebywają na jego terytorium, obowiązkowym ubezpieczeniem OC związanym z ich ruchem. Co prawda art. 5 przewiduje możliwość odstępstwa od tego obowiązku, Polska nie skorzystała jednak z tej możliwości w przypadku samochodów nabytych przez powiaty na podstawie orzeczenia sądu. TSUE przypomniał, że *pojazd* zgodnie z art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 jest to każdy pojazd silnikowy przeznaczony do poruszania się po lądzie, napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każda przyczepa, niezależnie od tego, czy jest zespolona z pojazdem, czy nie. Trybunał wielokrotnie orzekał<sup>2</sup>, że definicja ta ma charakter obiektywnej i jest niezależna od faktycznego lub potencjalnego sposobu użytkowania pojazdu. Oznacza to, że zamiar właściciela dotyczący użycia samochodu nie ma wpływu na jego kwalifikację jako pojazdu w rozumieniu dyrektywy. W świetle powyższego TSUE wskazuje, że auto zarejestrowane, które nie zostało wycofane z ruchu zgodnie z przepisami obowiązującymi w państwie członkowskim i które jest zdolne do jazdy, pozostaje pojazdem w rozumieniu dyrektywy, nawet jeśli jego właściciel nie zamierza go prowadzić oraz przechowuje go na terenie prywatnym. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia obejmuje samochód, który jest zarejestrowany, znajduje się na terenie prywatnym i został przeznaczony przez właściciela do zniszczenia, nawet jeśli w danym momencie nie jest zdolny do jazdy ze względu na swój stan

1. Dalej: dyrektywa 2009/103.
2. Wyrok TSUE z dnia 4 września 2018 r., Juliana, sygn. C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 38, wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, sygn. C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 38; wyrok TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, sygn. C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 29.

techniczny. Kondycja mechaniczna może się zmieniać w czasie. Przywrócenie auta do sprawności jest zależne od czynników subiektywnych, takich jak wola właściciela do dokonania napraw oraz jego możliwości finansowe. Uznanie chwilowej niezdolności samochodu do poruszania się za wystarczającą przesłankę do wyłączenia go spod definicji *pojazdu*, a tym samym – obowiązku ubezpieczenia, prowadziłoby do naruszenia obiektywnego charakteru tej definicji. Obowiązek ubezpieczenia nie jest zależny od faktycznego korzystania z pojazdu jako środka transportu ani od tego, czy samochód spowodował szkodę. Dlatego też okoliczność chwilowej niesprawności technicznej, nawet od momentu zmiany właściciela, nie zwalnia z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Tak samo zamiar właściciela dotyczący wycofania wozu z ruchu poprzez utylizację nie wpływa na jego status jako pojazdu w rozumieniu dyrektywy a zatem nie zwalnia z obowiązku ubezpieczenia. Trybunał podkreślił, że uzależnienie obowiązku ubezpieczenia od subiektywnych okoliczności, takich jak zamiar zniszczenia czy chwilowa niesprawność techniczna pojazdu, zagrożaloby przewidywalności, stabilności i ciągłości obowiązku ubezpieczenia, który jest niezbędny dla zapewnienia pewności prawa. Pojazd jest wyłączony z obowiązku ubezpieczenia, gdy zostanie formalnie wycofany z ruchu zgodnie z przepisami obowiązującymi w państwie członkowskim, w którym zwykle się znajduje.

### 1.3. Komentarz

Wyrok posiada istotne znaczenie zarówno w wymiarze praktycznym, jak i teoretycznym. Zdarza się, że właściciele pojazdów znajdujących się w stanie technicznym uniemożliwiającym ich użytkowanie na drogach publicznych rezygnują z zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia OC, uznając je za zbędne wobec braku zamiaru korzystania z samochodu w ruchu drogowym. Należy zgodzić się ze stanowiskiem TSUE, który wskazuje, że ani stan techniczny pojazdu, ani zamiar niewykorzystywania go w ruchu drogowym nie stanowią okoliczności uzasadniających brak obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Przepisy nie uzależniają także obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC od faktycznego korzystania z pojazdu. Fakt, że pojazd stoi zaparkowany na prywatnej posesji właściciela, nie zwalnia z obowiązku posiadania ubezpieczenia OC. Żaden z przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>3</sup> nie uzależnia obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia OC wprost od stanu technicznego pojazdu. Nawet poważne uszkodzenia wykluczające w danym momencie poruszanie się po drogach publicznych nie zwalniają z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Decydującym jest więc fakt zarejestrowania pojazdu mechanicznego. Zarejestrowany samochód musi mieć wykupione ubezpieczenie OC niezależnie od stanu technicznego<sup>4</sup>. Posiadacze pojazdów mechanicznych, którzy nie spełnili tego obowiązku, obciążani są opłatą. Jej wysokość jest uzależniona od okresu pozostawania bez ochrony ubezpieczeniowej w każdym roku kalendarzowym. W przypadku samochodów osobowych opłata wynosi równowartość dwukrotności minimalnego wynagrodzenia za pracę w przypadku, gdy okres ten przekracza 14 dni. W 2025 roku jest to kwota 9332 zł. Jeśli posiadacz opóźnia się z wykupieniem od 4 do 14 dni, opłata wynosi 4666 zł, a w przypadku gdy opóźnienie wynosi od 1 do 3 dni, opłata to 1866,40 zł. Zgodnie z art. 130a

3. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. 2003, nr 124 poz. 1152.

4. Wyrok sądu okręgowego w Warszawie z dnia 15 lipca 2021 r., sygn. V Ca 945/20, SIP LEX nr 3244971.

ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>5</sup> starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu usuniętego z drogi na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia.

Na mocy postanowienia sądu powiat staje się właścicielem pojazdu z chwilą uprawomocnienia się orzeczenia. Powoduje to, że jednostka samorządu terytorialnego tego samego dnia, którego orzeczenie stało się prawomocne, a tym samym – w chwili, gdy stała się właścicielem pojazdu, musiałaby zawrzeć umowę ubezpieczenia OC i opłacić składkę. W innym przypadku pozostaje w zwłoce, a obowiązek uiszczenia opłaty aktualizuje się. Warto wskazać, że orzeczenie staje się prawomocne jeśli, żadna ze stron nie wniesie środka zaskarżenia. Można to zrobić za pomocą operatora pocztowego, zachowując termin. Typowym jest składanie pism do sądu w ostatnim dniu terminu. Zatem nawet gdyby pracownik powiatu telefonicznie próbował ustalić, czy orzeczenie stało się prawomocne, to nie byłby w stanie tego zrobić, bowiem środek zaskarżenia mógłby nie dotrzeć jeszcze do sądu. Ustawodawca nakłada zatem na powiat obowiązek, którego ten nie jest w stanie wykonać. Zasadnym wydaje się zatem skorzystanie przez ustawodawcę polskiego z możliwości przewidzianej w art. 5 dyrektywy 2009/103 zgodnie z którym państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych od obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC odnoszącej się do ruchu pojazdów<sup>6</sup>. Właściwe byłoby wprowadzenie zwolnienia powiatu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w przypadku nabycia własności pojazdu w drodze orzeczenia przepadku. Zwolnienie to powinno mieć charakter czasowy, obejmujący okres niezbędny do dokonania czynności związanych z formalnym przejęciem prawa własności, w szczególności z doręczeniem orzeczenia wraz z klauzulą prawomocności. Jednostka samorządu terytorialnego powinna mieć czas na ocenę stanu technicznego pojazdu, podjęcie decyzji co do jego dalszego wykorzystania lub wyrejestrowania, a także dopełnienie wszelkich obowiązków administracyjnych wynikających z przepisów prawa. Takie rozwiązanie pozwoliłoby uniknąć obciążania powiatu kosztami ubezpieczenia oraz opłaty za brak ubezpieczenia w sytuacji, gdy stan techniczny pojazdu nie pozwala na korzystanie z samochodu zgodnie z jego przeznaczeniem, naprawa jest nieekonomiczna i jego dalszy los wymaga działań organizacyjnych. Opłata za brak ubezpieczenia w przypadku powiatu ponoszona jest ze środków publicznych. Obciążenie jednostki samorządu terytorialnego opłatą, której jak wyżej wskazano uniknąć nie może, skutkuje ograniczeniem realizacji innych zadań publicznych.

## 2. Sprawa C-375/20: Nieważność umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, Liberty Seguros przeciwko D.R. Fundo de

- 
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602.
  6. Z takiego uprawnienia skorzystały np. Austria, Belgia, Szwajcaria, źródło: [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-02/motor-insurance-list-exempt-5th-dir\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-02/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf) [dostęp: 9.04.2026].

## Garantia Automóvel, V.S., F.N., J.T. i Seguradoras Unidas S.A., wyrok z dnia 13 października 2021 roku

### 2.1. Stan faktyczny

Trybunał rozpoznawał sprawę w oparciu o następujący stan faktyczny: D.R. zawarł umowę ubezpieczenia furgonetki. W formularzu zadeklarował, że jest właścicielem i kierowcą pojazdu, samochód będzie używany prywatnie oraz nie będzie holował przyczepy. W rzeczywistości auto było wykorzystywane do odpłatnego przewozu towarów i osób. Działalność gospodarcza nie została zarejestrowana. Siostrzeniec ubezpieczającego, który nie posiadał prawa jazdy uprawniającego do odpłatnego przewozu osób i mienia, odbył co najmniej 20 podróży między Szwajcarią a Portugalią. Pewnego dnia doszło do wypadku, w którym zginęło 12 pasażerów podróżujących furgonetką prowadzoną przez siostrzeńca D.R. Część osób nie miała zapiętych pasów bezpieczeństwa, jedno dziecko podróżowało na kolanach opiekuna. Pojazd ciągnął nieubezpieczoną przyczepę z bagażami. Sąd rejonowy uznał nieważność umowy ubezpieczenia zarówno względną (z powodu fałszywych oświadczeń), jak i bezwzględną (z powodu braku interesu zasługującego na ochronę prawną – działalność była nielegalna). Fundusz Gwarancyjny domagał się, by nieważność nie była skuteczna wobec osób poszkodowanych.

W niniejszej sprawie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpowiedział na pytanie, czy art. 3 akapit pierwszy oraz art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one przepisom krajowym, które skutkują tym, że wobec osób trzecich – poszkodowanych w wypadku drogowym z udziałem pojazdów mechanicznych – można powoływać się na nieważność umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu, wynikającą z prowadzenia przez ubezpieczającego działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego transportu bez wymaganych zezwoleń oraz z pominięciem złożenia przez niego fałszywych oświadczeń wobec zakładu ubezpieczeń przy zawieraniu tej umowy, nawet jeśli osoby trzecie (pasażerowie) nie mogły nie wiedzieć o braku zezwolenia.

### 2.2. Stanowisko Trybunału

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazał, że art. 3 dyrektywy 2009/103 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, że odpowiedzialność cywilna związana z ruchem pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium będzie objęta obowiązkowym ubezpieczeniem oraz wskazuje, że ubezpieczenie to ma obejmować osoby trzecie – poszkodowanych. Wyłączona jest możliwość powoływania się przez zakład ubezpieczeń na przepisy prawa lub klauzule umowne w celu odmowy wypłaty odszkodowania osobom trzecim za szkody powstałe w wyniku wypadku spowodowanego przez ubezpieczony pojazd. Jak stanowi art. 13 ust. 1 akapit drugi, zakład ubezpieczeń może odmówić wypłaty odszkodowania poszkodowanej osobie trzeciej tylko w przypadku, gdy dobrowolnie zajęła miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli zakład ubezpieczeń udowodni, że osoba ta wiedziała, że pojazd ten został skradziony. Przepis stanowi odstępstwo od zasady ogólnej, zatem powinien być interpretowany ściśle. Każda inna wykładnia pozwalałaby państwom członkowskim ograniczać wypłatę odszkodowań osobom trzecim do określonych okoliczności, czego dyrektywa 2009/103 właśnie ma na celu uniknąć. Należy przy tym podkreślić, że jej założeniem nie jest harmonizacja warunków ważności umów ubezpieczenia, a państwa

członkowskie mają autonomię w określaniu tych zasad. Zobowiązane są jednak do zapewnienia, że obowiązkowe ubezpieczenie OC umożliwi wszystkim pasażerom poszkodowanym w wypadku komunikacyjnym uzyskanie odszkodowania. Przepisy krajowe regulujące wypłatę odszkodowań za szkody wynikające z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać dyrektywy 2009/103 jej skuteczności. Tak by się jednak stało, gdyby przepisy krajowe – wyłącznie na podstawie nieważności umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu, spowodowanej brakiem zezwolenia na prowadzenie przez ubezpieczającego działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego transportu oraz złożeniem fałszywych oświadczeń wobec ubezpieczyciela – odmawiały pasażerom prawa do odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego. Stałoby się tak, nawet jeśli pasażerowie nie mogli nie wiedzieć o braku takiego zezwolenia. Tym bardziej, że – jak wynika z art. 13 ust. 1 i 3 dyrektywy 2009/103 – prawodawca unijny nie wyłączył z ochrony ubezpieczeniowej osób trzecich w innych przypadkach niż przewidziany w art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy, które również mogą być uznane przez państwa członkowskie za działania nielegalne, czyli korzystanie z pojazdu przez osoby nieposiadające prawa jazdy czy osoby pod wpływem alkoholu lub narkotyków. W związku z tym należy uznać, że przepisy krajowe nie mogą prowadzić do braku wypłaty odszkodowania osobom trzecim w przypadkach innych niż te przewidziane w art. 13 ust. 1 akapit drugi wspomnianej dyrektywy, a tym samym – nie mogą naruszać jej skuteczność.

### 2.3. Komentarz

Dyrektywa 2009/103 zobowiązuje państwa członkowskie do zagwarantowania, aby odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne znajdujące się zwykle na ich terytorium została objęta ubezpieczeniem, a także definiuje szkody i poszkodowanych, których ma objąć ubezpieczenie. Każde państwo członkowskie może samodzielnie ustalać, w jakich przypadkach umowa ubezpieczenia dotknięta jest sankcją nieważności, jednak zgodnie z art. 13 ust. 1 dyrektywy mają one obowiązek podjąć odpowiednie działania, aby za bezskuteczne uznawane były wszystkie przepisy i zapisy umów, które ograniczają prawa osób trzecich poszkodowanych w wypadkach. Dotyczy to sytuacji, gdy takie zapisy wyłączają ochronę ubezpieczeniową w przypadku używania pojazdu przez osoby nieupoważnione, osoby nieposiadające odpowiedniego prawa jazdy lub osoby, które nie przestrzegają obowiązujących wymogów technicznych obejmujących stan i bezpieczeństwo pojazdu. Jedynie ofiary, które mogą nie otrzymać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń ze względu na sytuację, którą same stworzyły, to osoby, które zajęły miejsce w pojeździe, wiedząc, że został on skradziony<sup>7</sup>. Trybunał słusznie wskazał, że jest to wyjątek od ogólnej zasady, który powinien być interpretowany ściśle. Jest to niekwestionowana w polskiej nauce prawa zasada wykładni<sup>8</sup>. Ponadto, przepisy wprowadzane przez państwa członkowskie nie mogą być sprzeczne z celem dyrektywy 2009/103, którym jest ochrona osób trzecich, nie zaś – sankcjonowanie przewoźnika. Interes ofiary zdarzenia drogowego jest nadrzędny

7. A. Knade-Plaskacz, *Odpowiedzialność ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w orzecznictwie TS i Trybunału EFTA – naprawienie szkody niemajątkowej oraz przyczynienie się poszkodowanego*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2014, nr 2., s. 32–33.

8. Zob. np. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Prawo cywilne – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2019, s. 69; D. Maśniak, *Regres ubezpieczeniowy w ubezpieczeniach na cudzy rachunek*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 2, s. 26, [https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2024/09/WU-2024-02\\_02\\_Masniak.pdf](https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2024/09/WU-2024-02_02_Masniak.pdf) [dostęp: 9.04.2026].

wobec interesu ubezpieczyciela. Zgodnie z orzecznictwem TSUE dyrektywa dąży do zapewnienia ochrony szczególnie zagrożonej grupy potencjalnych poszkodowanych, jakimi są pasażerowie pojazdów mechanicznych<sup>9</sup>. Cel ten sprzeciwia się też temu, aby przepisy krajowe uzależniały wypłatę odszkodowania poszkodowanemu od tego, czy oświadczenia składane ubezpieczycielowi przez ubezpieczającego były prawdziwe, a tym bardziej od tego, czy działalność ubezpieczającego została zarejestrowana. Rejestry przedsiębiorców służą porządkowaniu obrotu prawnego, zapewnieniu jawności danych i jawności obrotu gospodarczego. Pełnią funkcję informacyjną<sup>10</sup>. Niewykonanie obowiązku rejestracji działalności nie wywołuje bezpośrednich skutków w zakresie odpowiedzialności za szkodę. Podobnie fakt, że pojazd mechaniczny był prowadzony przez siostrzeńca ubezpieczającego, który nie miał odpowiedniego prawa jazdy, nie może powodować wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Wynika to już z pobieżnego zapoznania się z art. 13 ust. 1 dyrektywy. Nawet jeśli przewoźnik wykonuje przewóz bez wymaganych zezwoleń, podał nieprawdziwe dane przy zawieraniu umowy ubezpieczenia, nie ubezpieczył przyczepy, był nietrzeźwy lub naruszył inne przepisy prawa, to pasażerowie w razie zdarzenia drogowego zachowują uprawnienie do odszkodowania z polisy OC. Zamysłem zarówno prawodawcy unijnego, jak i polskiego ustawodawcy było zagwarantowanie roszczeń osobom poszkodowanym nawet wówczas, gdy sprawcy szkody można przypisać umyślność lub szczególnie ciężkie naruszenie zasad prawidłowego działania<sup>11</sup>. Fakt nagannego zachowania osoby ubezpieczonej nie powinien być przyczyną faktycznego zwolnienia ubezpieczyciela z odpowiedzialności wobec poszkodowanego. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej uzupełniają i odzwierciedlają zasadę, zgodnie z którą odpowiedzialność cywilna pełni przede wszystkim funkcję kompensacyjną, a nie represyjną. Ich celem jest naprawienie szkody wyrządzonej poszkodowanemu oraz przywrócenie stanu, jaki istniałby, gdyby szkoda nigdy nie powstała. Funkcja represyjna występuje jedynie w wymiarze symbolicznym i przejawia się w obowiązku poniesienia przez sprawcę szkody negatywnych konsekwencji zdarzenia, mimo istnienia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (tzw. regres nietypowy)<sup>12</sup>. Polski ustawodawca wprowadził do systemu prawnego regres nietypowy w art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z tym przepisem zakładowi ubezpieczeń oraz Funduszowi Gwarancyjnemu przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący: (1) wyrządził szkodę umyślnie, w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości albo po użyciu środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii; (2) wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa, (3) nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo pościg za osobą podjęty bezpośrednio po popełnieniu przez nią

9. Wyrok TSUE z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, sygn. C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 27.

10. A. Kanarek-Równicka, *Wpływ cyfryzacji rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego na bezpieczeństwo obrotu gospodarczego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2023, nr 2, s. 76.

11. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, SIP LEX.

12. M. Serwach, *Civil liability insurance – evolution and directions of changes*, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 1, s. 27.

przestępstwa, [4] zbiegł z miejsca zdarzenia. Przepis ustanawia uprawnienie zakładu ubezpieczeń do dochodzenia zwrotu wypłaconego odszkodowania od sprawcy kierującego pojazdem mechanicznym, kierowany jest nie do sprawcy będącego osobą trzecią, ale do ubezpieczonego objętego ubezpieczeniem OC na zasadach określonych w ustawie<sup>13</sup>. Przewoźnik narażony jest także na kary administracyjne oraz, w przypadkach najcięższych uchybień, na sankcje karne. Na koniec warto podkreślić, że wyrok ten był wielokrotnie przywoływany w późniejszym orzecznictwie<sup>14</sup> Trybunału, co potwierdza jego znaczenie dla kształtowania wymiaru sprawiedliwości w Unii Europejskiej.

### 3. Sprawa C-428/20: Minimalne sumy gwarancyjne przewidziane w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, A.K. przeciwko Polska, wyrok z dnia 21 grudnia 2021 roku

#### 3.1. Stan faktyczny

W dniu 12 października 2010 roku doszło do wypadku drogowego, w którym zginęło 16 osób, w tym G.M. oraz kierowca będący sprawcą zdarzenia. Kierowca posiadał ubezpieczenie OC zawarte na okres od 8 grudnia 2009 roku do 7 grudnia 2010 roku. Cóрка zmarłej, A.K., zgłosiła szkodę do ubezpieczyciela, domagając się odszkodowania i zadośćuczynienia. A.K. otrzymała 47 000 zł tytułem zadośćuczynienia oraz 5 000 zł odszkodowania za pogorszenie sytuacji życiowej. Ubezpieczyciel poinformował ją, że suma gwarancyjna została wyczerpana. A.K. pozwała Skarb Państwa, żądając 78 000 zł odszkodowania za szkodę, twierdząc, że Polska nieprawidłowo wdrożyła dyrektywę 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 roku zmieniającą 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<sup>15</sup>. W jej ocenie, gdyby dyrektywa została właściwie przetransponowana, minimalna suma gwarancyjna w umowie ubezpieczenia wynosiłaby 2,5 mln euro, a nie 1,5 mln euro, a w konsekwencji uzyskałaby wyższe odszkodowanie. Wskazała, że polskie przepisy różnicowały wysokość sum gwarancyjnych w zależności od daty zawarcia umowy ubezpieczenia, co skutkowało nierównym traktowaniem poszkodowanych. Skarb Państwa argumentował, że transpozycja była prawidłowa, a różnice wynikały z zasady niedziałania prawa wstecz. Sąd okręgowy w Warszawie oddalił powództwo A.K., uznając, że przepisy krajowe były zgodne z dyrektywą i zasadami prawa, w tym zasadą pewności prawa i swobody umów. A.K. złożyła apelację. Sąd apelacyjny w Warszawie uznał, że brak pełnego zadośćuczynienia dla A.K. wynikał z niepodwyższenia sumy gwarancyjnej zgodnie z dyrektywą, co mogło skutkować odpowiedzialnością Skarbu Państwa za szkodę. Wskazał również, że dyrektywa 2005/14 nie zawiera ograniczeń co do stosowania nowych sum gwarancyjnych wyłącznie do umów zawartych po 11 grudnia 2009 roku, a różnicowanie ochrony ubezpieczeniowej ze względu na datę zawarcia umowy

13. *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, [red.] G. Dybała, K. Szpyt, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 225.

14. Wyrok TSUE z dnia 30 kwietnia 2025 r., sygn. C-370/24, ECLI:EU:C:2025:300, pkt 31.; wyrok TSUE z dnia 19 września 2024 r., sygn. C-236/23, ECLI:EU:C:2024:761, pkt 29, 30, 31, 33, 34, 44, 45, 46, 48, 49.

15. Dalej: druga dyrektywą 84/5.

może być nieuzasadnione. W tej sytuacji sąd apelacyjny zwrócił się do Trybunału z 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 roku, ale obowiązujących nadal po tej dacie – w odniesieniu do zdarzeń szkodowych zaistniałych po dniu 11 grudnia 2009 roku, czy też wyłącznie w odniesieniu do nowych umów ubezpieczenia komunikacyjnego, zawieranych po dniu 11 grudnia 2009 roku.

### 3.2. Stanowisko Trybunału

Trybunał wskazał, że jak stanowi art. 1 ust. 2 akapit drugi drugiej dyrektywy 84/5 państwa członkowskie były uprawnione do ustanowienia okresu przejściowego trwającego do 5 lat, licząc od dnia wdrożenia dyrektywy 2005/14 do prawa krajowego, czyli od 11 czerwca 2007 roku. W tym okresie zobowiązane były dostosować minimalne sumy gwarancyjne do kwot wskazanych w dyrektywie. Jednakże zgodnie z art. 1 ust. 2 akapit czwarty tej dyrektywy, państwa członkowskie zobligowane były do podwyższenia tych sum do co najmniej połowy docelowych wartości w ciągu 30 miesięcy, tj. do 11 grudnia 2009 roku. W międzyczasie weszła w życie dyrektywa 2009/103, która uchylila drugą dyrektywę 84/5 ze skutkiem od 27 października 2009 roku, czyli jeszcze przed terminem 11 grudnia 2009 roku. Nowa dyrektywa przejęła obowiązki wynikające z poprzednich regulacji – art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103 odpowiada art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5. W tej sytuacji TSUE dokonał wykładni art. 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5, jak i wykładni art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103. Polska skorzystała z możliwości ustanowienia okresu przejściowego uregulowanego w obu ww. przepisach. Ustawa z dnia 24 maja 2007 roku przewiduje, że obowiązek podwyższenia sum gwarancyjnych dotyczy umów ubezpieczenia komunikacyjnego zawartych między 11 grudnia 2009 a 10 czerwca 2012 roku, z wyłączeniem zatem umów zawartych przed 11 grudnia 2009 roku, które obowiązywały jeszcze po tej ostatniej dacie. Trybunał wskazał, że żaden z wykładanych przepisów nie precyzuje wyraźnie, czy obowiązek podniesienia sumy gwarancyjnej dotyczy przyszłych skutków umów zawartych przed 11 grudnia 2009 roku, które obowiązywały jeszcze w tym dniu. TSUE podkreślił, 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 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 jeżeli wraz z nowym przepisem zostają wydane przepisy szczególne, które określają konkretnie jego przesłanki stosowania *ratione temporis*. Wobec tego akty przyjęte w celu transpozycji dyrektywy muszą mieć zastosowanie do przyszłych skutków stanu faktycznego powstałego pod rządami dawnej ustawy z dniem upływu terminu transpozycji. W celu ustalenia czasowego stosowania nowego przepisu do sytuacji powstałej pod rządami dawnego przepisu, który ów nowy przepis zastępuje, należy określić, 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. Skoro umowy ubezpieczenia charakteryzują 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. To zaś jednoznacznie przesądza o tym, że stosunki prawne powstałe na mocy takich umów nie są wyczerpane w chwili ich zawarcia. Moment zawarcia umowy stanowi jedynie rozpoczęcie jej wykonywania, które w odniesieniu do świadczenia ubezpieczonego jest zwykle rozłożone w czasie. Dotyczy to również świadczenia ubezpieczyciela: nie następuje ono natychmiast, ponieważ polega na wypłacie odszkodowania osobom, które poniosły szkodę, jeżeli zdarzenie objęte ubezpieczeniem powstało w trakcie trwania umowy. Nadto wskazano, że cel ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, polegający w szczególności na zapewnieniu, by ofiary wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne były traktowane w porównywalny sposób, niezależnie od miejsca na terytorium Unii, w którym wydarzył się wypadek, oraz zasada równego traktowania wymagają, aby poszkodowani w wypadkach, które miały miejsce od dnia 11 grudnia 2009 roku, nie otrzymywali ograniczonego odszkodowania wyłącznie z tego powodu, że umowa ubezpieczenia została zawarta przed tą datą.

### 3.3. Komentarz

Trybunał rozstrzygnął niezwykle ważne zagadnienie, jakim jest czasowy zakres stosowania kolejno obowiązujących przepisów regulujących sumy gwarancyjne w umowach ubezpieczenia. Argumentacja przedstawiona przez TSUE jest bardzo zbliżona do wyroku Polskiego Trybunału Konstytucyjnego<sup>16</sup>. Zgodnie z tym orzeczeniem zasada bezpośredniego działania nowej ustawy polega na tym, że od chwili wejścia w życie nowych norm prawnych należy je stosować do stosunków prawnych (zdarzeń, stanów rzeczy) danego rodzaju niezależnie od tego, czy dopiero powstaną, czy też powstały przed wejściem w życie nowego prawa, lecz trwają nadal w czasie dokonywania zmiany prawa. Zasada ta umożliwiła ustawodawcy dokonanie szybkiej zmiany prawa i potraktowanie stosunków prawnych danego rodzaju jednakowo według nowych norm prawnych przy założeniu, że nowe prawo odpowiada lepiej nowym warunkom jego obowiązywania niż prawo uchylane. W polskiej doktrynie wskazuje się, że dokonując kwalifikacji prawnej skutków prawnych zdarzeń, które miały miejsce pod rządem nowej normy, mimo iż wywierają one wpływ na istnienie i treść stosunku prawnego powstałego pod rządem dawnej normy prawnej, należy stosować nowe normy.<sup>17</sup> Nie można tym samym zgodzić się ze stanowiskiem Skarbu Państwa, przedstawionym w komentowanym orzeczeniu, które wskazuje, że taka interpretacja stanowi naruszenie zasady nieretroaktywności norm prawnych, bowiem prezentowana przez A.K. wykładnia jest wyrazem realizacji zasady retrospektywności (bezpośredniego działania prawa nowego), gdy nowe prawo od momentu wejścia w życie reguluje także wszelkie zdarzenia bądź stosunki prawne z przeszłości, tj. zdarzenia bądź stosunki prawne o charakterze otwartym, ciągłym, które nie znalazły swojego zakończenia, a które rozpoczęły się pod rządami dawnego prawa i trwają dalej, po wejściu w życie przepisów nowej ustawy. Nowe prawo nie narusza tu skutków prawnych, które zostały powiązane przez dawne prawo ze stanami faktycznymi powstałymi w okresie działania dawnego prawa<sup>18</sup>. Stosunek ubezpieczeniowy ma charakter ciągły, periodyczny podobnie jak stosunek pracy czy

---

16. Wyrok TK z dnia 2 marca 1993 r., sygn. K 9/92.

17. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Prawo cywilne – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2019, s. 54–55.

18. W. Jakimowicz, *Kilka uwag na temat metod regulacji intertemporalnej w kontekście sytuacji prawnej jednostki*, [w:] *Administracja publiczna pod rządami prawa: księga pamiątkowa z okazji 70-lecia urodzin prof. zw. dra*

najem. Nie polega on na realizacji jednego z góry określonego co do wysokości świadczenia. Nie ma przy tym podstaw do różnicowania sytuacji prawnej poszkodowanych tylko na tej podstawie, że umowa ubezpieczenia została zawarta przed wejściem w życie norm regulujących wysokość sumy gwarancyjnej (a nie po wejściu ich w życie) w sytuacji, gdy do wypadku ubezpieczeniowego doszło w zbliżonym czasie. Taki stan rzeczy naruszałby zaufanie obywateli do prawa. Wyrok ten jest o tyle ważny, że dotychczas niekwestionowaną praktyką było to, że ustawodawca nie modyfikował treści stosunków prawnych wynikłych z umów zawartych przed wejściem w życie ustawy określającej nowy pułap sum gwarancyjnych – mogły one pozostać niezmienione aż do zakończenia okresu ubezpieczenia<sup>19</sup>. Orzeczenie to wzmocniło zatem zakres ochrony poszkodowanych.

## 4. Sprawa C-618/21: Żądanie naprawy pojazdu, A.R. i in. przeciwko Polska, wyrok z dnia 30 marca 2023 roku

### 4.1. Stan faktyczny

Przed sądem rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie toczyło się sześć postępowań. W pięciu z nich powodami byli B.F., Z.N., N.K., K.P. i R.D., z których każdy dochodził odszkodowania w związku ze szkodami powstałymi w jego pojeździe w wyniku wypadku drogowego. W szóstym sporze A.R. dochodził odszkodowania w związku ze szkodą powstałą w jego pojeździe na skutek opadnięcia bramy garażowej. Powodowie w postępowaniach głównych oszacowali poniesione szkody na podstawie kosztów naprawy odpowiadających szacunkowej wartości rynkowej oryginalnych części zamiennych i robocizny. Naprawy pojazdów jeszcze nie zostały przeprowadzone. Pozwane zakłady ubezpieczeń podnoszą, że odszkodowanie to nie może przekroczyć wysokości rzeczywiście poniesionej szkody, obliczonej w oparciu o tzw. metodę dyferencyjną. Zgodnie z tą metodą owa wysokość musi odpowiadać różnicy między wartością, jaką uszkodzony pojazd miałby, gdyby nie doszło do wypadku, a aktualną wartością tego pojazdu w stanie uszkodzonym. W ich ocenie koszty naprawy można uwzględnić jedynie w przypadku wykazania, że rzeczywiście je poniesiono.

W tych okolicznościach sąd rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie zwrócił się do Trybunału z czterema pytaniami prejudycjalnymi. Pierwsze pytanie zmierza do ustalenia, czy art. 18 w związku z art. 3 dyrektywy 2009/103 dopuszcza krajowe rozwiązania, zgodnie z którymi ubezpieczyciel może naprawić szkodę tylko poprzez zapłatę kwoty pieniężnej odpowiadającej różnicy wartości pojazdu przed zdarzeniem i po zdarzeniu oraz zapłatę faktycznie poniesionych kosztów, podczas gdy jeśli poszkodowany dochodziłby kompensacji bezpośrednio od sprawcy to mógłby żądać także przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, tj. świadczenia w naturze. Sąd krajowy pyta, czy w razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze roszczenie kierowane wobec ubezpieczyciela może obejmować kwotę odpowiadającą kosztom hipotetycznej naprawy, niezależnie od tego, czy naprawę faktycznie przeprowadzono, skoro takie roszczenie przysługuje wobec sprawcy. W razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze i negatywnej na pytanie drugie sąd pyta, czy

---

hab. Adama Blasia, [red.] J. Korczak, E-Wydawnictwo Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław 2018, s. 157.

19. M. Orlicki, *Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 czerwca 2021 r. w sprawie C-428/20*, „Prawo Asekuracyjne” 2022, nr 1, s. 86–96, [https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta.1.element.ojs-doi-10\\_5604\\_01\\_3001\\_0015\\_7925/c/articles-52158083.pdf.pdf](https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta.1.element.ojs-doi-10_5604_01_3001_0015_7925/c/articles-52158083.pdf.pdf) [dostęp: 8.10.2025].

ubezpieczyciel może uzależnić wypłatę odszkodowania od uprawdopodobnienia przez poszkodowanego, że rzeczywiście zamierza naprawić pojazd w konkretny sposób u konkretnego mechanika, za konkretną cenę części i usługi – i przekazać środki na tę naprawę bezpośrednio temu mechanikowi z zastrzeżeniem zwrotu, jeśliby cel, na jaki te środki zostały wypłacone, miał nie zostać zrealizowany, a jeśli nie, to: uzależnić tę wypłatę od zobowiązania się konsumenta do wykazania w umówionym terminie, że wykorzystał wypłacone środki na naprawę samochodu, albo do ich zwrotu zakładowi ubezpieczeń, a jeśli nie, to: po wypłaceniu tych środków ze wskazaniem celu wypłaty i upływie niezbędnego czasu, w którym poszkodowany mógł dokonać naprawy samochodu – zażądać od niego wykazania wydatkowania tych środków na naprawę albo ich zwrotu. Czwarte pytanie dotyczy sytuacji, w której poszkodowany zbył pojazd przed jego naprawą. Sąd pyta, czy art. 18 w związku z art. 3 dyrektywy 2009/103 dopuszcza, aby zgodnie z prawem krajowym odszkodowanie ograniczało się w takiej sytuacji do różnicy wartości pojazdu przed szkodą i po szkodzie oraz poniesionych kosztów, wykluczając możliwość dochodzenia kosztów naprawy, których poszkodowany, były właściciel pojazdu nie może już ponieść.

## 4.2. Stanowisko Trybunału

Odnosząc się do zapisanego w art. 18 dyrektywy 2009/103 bezpośredniego roszczenia poszkodowanych wobec ubezpieczyciela, Trybunał stwierdził, że przepis nie stoi na przeszkodzie temu, by prawo krajowe przewidywało, że jedynym sposobem, w jaki poszkodowany może uzyskać naprawienie szkody, jest wypłata odszkodowania pieniężnego. Państwa członkowskie UE co do zasady mają swobodę w określaniu w ramach swych systemów odpowiedzialności cywilnej zakresu odszkodowania za te szkody i wskazywaniu osób uprawnionych do żądania ich naprawienia.

TSUE podkreślił, że wypłata świadczenia może być uzależniona jedynie od spełnienia warunków wyraźnie określonych w umowie. Obowiązek obejmowania ubezpieczeniem OC szkód wyrządzonych w związku z ruchem pojazdów to zagadnienie odrębne od kwestii zakresu odszkodowań, które są wypłacane poszkodowanym z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Pierwsze z nich wchodzi w zakres chroniony prawem UE. Drugie natomiast zasadniczo jest regulowane na szczeblu krajowym.

Trybunał wskazał też, że warunki mające na celu zagwarantowanie, że poszkodowany rzeczywiście wykorzysta otrzymane w wykonaniu umowy ubezpieczenia środki pieniężne na naprawę swojego pojazdu, nie mogą skutkować wyłączeniem ani ograniczeniem wynikającego z art. 3 dyrektywy 2009/103, spoczywającego na ubezpieczycielu obowiązku pokrycia w pełni odszkodowania, jakie osoba odpowiedzialna za szkodę powinna zapewnić poszkodowanemu z tytułu poniesionej przez tego ostatniego szkody, gdyż w przeciwnym wypadku doszłoby do naruszenia skuteczności przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103 bezpośredniego roszczenia.

Trybunał uznał za niedopuszczalny wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w zakresie odpowiedzialności cywilnej, jaka zaistniała w następstwie opadnięcia bramy garażowej na pojazd mechaniczny. Odpowiedzialność ta wynika ze szkody powstałej w pojeździe na skutek opadnięcia elementu budynku, co nie wchodzi w zakres stosowania dyrektywy 2009/103.

### 4.3. Komentarz

Podzielał stanowisko TSUE zaprezentowane w omawianym wyroku. Zasady, na jakich poszkodowany otrzyma kompensację, tj. sposób obliczania wysokości szkody powstałej w pojeździe w wyniku zdarzenia drogowego, są regulowane na szczeblu krajowym. Trybunał nie był więc uprawniony do oceny, czy metoda kosztorysowa jest właściwa dla ustalenia wysokości odszkodowania oraz czy można uzależnić wypłatę odszkodowania od przeprowadzenia naprawy pojazdu. Zgodnie z orzecznictwem polskiego Sądu Najwyższego<sup>20</sup> poszkodowany może, według swojego wyboru, żądać od ubezpieczyciela zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji albo zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej ustalonej zgodnie z metodą różnicy. Przepis art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. jedynie w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji. Odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. W sytuacji, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania nie dojdzie do naprawy pojazdu, należne poszkodowanemu odszkodowanie może być ustalone także jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego<sup>21</sup>. Z tym stanowiskiem nie zgadza się jednak część doktryny<sup>22</sup>. Przedstawiciele odmiennego stanowiska wskazują, że niemożliwość naprawienia szkody w naturze nie musi od razu oznaczać, że w ramach ubezpieczenia OC szkoda może podlegać naprawieniu przez zasądzenie hipotetycznych kosztów przyszłej naprawy. Brzmienie art. 822 § 1 k.c. nie powinno być uznawane za pretekst do wprowadzenia nowego – dotychczas nieznanego – uprawnienia. W ich ocenie, gdyby wolą ustawodawcy była chęć zmodyfikowania art. 363 § 1 k.c. przez przyznanie poszkodowanemu roszczenia o restytucję pieniężną, uczyniłby to w sposób wyraźny<sup>23</sup>. W mojej ocenie zasądzenie kosztów hipotetycznej naprawy nie stanowi nowego uprawnienia poszkodowanego. Wypłata odszkodowania za pomocą restytucji pieniężnej w oparciu o metodę kosztorysową stanowi jedynie sposób obliczenia świadczenia o charakterze pieniężnym. Wykładnia prezentowana przez sąd rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie doprowadziłaby do ograniczenia uprawnień poszkodowanych w zdarzeniach drogowych, którzy na skutek kolizji/wypadku nie tylko ponieśli uszczerbek majątkowy, ale też zmuszeni są poświęcić czas i energię na organizację procesu oceny wysokości szkody, a potem jego rzeczywistej naprawy. Poszkodowany jest w porównaniu z zakładem ubezpieczeń zazwyczaj stroną słabszą, której interesy wymagają szczególnej ochrony. Wreszcie, zaprezentowana przez sąd odsyłający wykładnia ogranicza prawo własności poszkodowanego, bowiem zbycie pojazdu jest jego uprawnieniem. Brak podstaw do odmiennego traktowania poszkodowanych, tj. tych, którzy doznali uszkodzenia samochodu

20. Postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 r., sygn. III CZP 86/18; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00, „OSNC” 2003, nr 1, poz. 15; postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. III CZP 76/05, niepubl.; uchwała SN z dnia 17 maja 2007 r., sygn. III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144.

21. Postanowienie SN z dnia 16 maja 2019 r., sygn. III CZP 86/18.

22. M. Kaliński, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47, s. 108–110; S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8, s. 78 i nast.

23. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tak zwanej „restytucji pieniężnej”*..., s. 78–99.

i nie naprawili go, ani nie zbyli w stanie uszkodzonym, oraz tych, którzy pojazd naprawili lub zbyli w stanie uszkodzonym. Budziłoby to również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, którzy naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali, oraz poszkodowani, którzy po szkodzie częściowej zbyli pojazd czy też pozostawili go w swojej dyspozycji, nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały<sup>24</sup>. Dla oceny zasadności roszczenia o zwrot kosztów naprawy pojazdu nie mogą mieć znaczenia późniejsze zdarzenia, takie jak jego sprzedaż – niezależnie od tego, czy nastąpiła przed czy po naprawie. Okoliczności te powinny pozostać irrelevantne z punktu widzenia ustalenia wysokości szkody i zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej.

W tym zakresie istniały jednak rozbieżności w orzecznictwie Sądu Najwyższego<sup>25</sup>, dlatego też Rzecznik Finansowy, już po wydaniu orzeczenia TSUE, wystąpił do Sądu Najwyższego z wnioskiem o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności. Rzecznik zadał pytanie, czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania naprawa stała się niemożliwa w wyniku następczych działań poszkodowanego (co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia), odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Sąd Najwyższy podjął uchwałę w składzie 7 sędziów, wskazując, że jeżeli naprawa pojazdu przez poszkodowanego stała się niemożliwa, w szczególności w razie zbycia lub naprawienia pojazdu, nie jest uzasadnione ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy<sup>26</sup>. Wydaje się, że uchwała ta staje w sprzeczności nie tylko z poglądem reprezentowanym przez Rzecznika Finansowego, ale także z komentowanym wyrokiem, albowiem prowadzi do istotnego ograniczenia prawa poszkodowanego.

24. Wyroki TK z dnia 24 października 2006 r., sygn. SK 41/05 „OTK-A” 2006, nr 9, poz. 126 i z dnia 7 lutego 2006 r., sygn. SK 45/04 „OTK-A” 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki SN z dnia 4 listopada 2015 r. sygn. I BU 9/14, „Monitor Prawniczy” 2016, nr 2, s. 97–105, i z dnia 5 maja 2010 r., sygn. I PK 201/09, niepubl. *za wnioskiem Rzecznika Finansowego z dnia 12 grudnia 2023 r. do SN o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności*, <https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2024/04/Wniosek-RF-do-Sadu-Najwyzszego-grudzien-2023.pdf> [dostęp: 14.12.2025].

25. Wyrok SN z dnia 8 marca 2018 r., sygn. II CNP 32/27; postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 r., sygn. III CZP 51/18; wyrok SN 3 kwietnia 2019 r., sygn. II CSK 100/18; wyrok SN z dnia 16 grudnia 2012 r., sygn. I NSNc 451/21; wyrok SN z dnia 30 marca 2022 r., sygn. I NSNc 184/21; postanowienie SN z dnia 11 września 2020 r., sygn. akt IV CNP 26/19; wyrok SN z dnia 10 czerwca 2021 r., sygn. IV CNPP 1/21; wyrok SN z dnia 8 grudnia 2022 r., sygn. II CSKP 726/22.

26. Uchwała SN z dnia 11 września 2025 r., sygn. III CZP 65/23.

## 5. Sprawa C-236/23: Sytuacja prawna właściciela pojazdu, który w chwili wypadku poruszał się nim jako pasażer, Matmut przeciwko T.N., MAAF Assurances S.A., FGAO i P.Q., wyrok z dnia 19 września 2024 roku

### 5.1. Stan faktyczny

P.Q. zawarł umowę ubezpieczenia komunikacyjnego, oświadczając, że jest jedynym kierowcą pojazdu. Samochód ten, prowadzony przez T.N., który znajdował się w stanie nietrzeźwości, uczestniczył w wypadku drogowym z innym pojazdem. Co istotne, T.N. był już wcześniej skazany za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. Fakt ten zwiększał ryzyko ubezpieczyciela. P.Q. był pasażerem ubezpieczonego pojazdu i doznał w tym wypadku obrażeń. Ubezpieczyciel w trakcie postępowania podniósł zarzut nieważności umowy ubezpieczenia z uwagi na umyślne złożenie fałszywego oświadczenia przez ubezpieczonego co do tożsamości głównego kierowcy danego pojazdu, wniósł o zwolnienie z odpowiedzialności i zażądał, aby odszkodowanie zostało wypłacone P.Q. przez Fundusz Gwarancyjny.

W tym orzeczeniu Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ponownie dokonuje wykładni art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/103. Tym razem pod kątem dopuszczalności odmowy wypłaty odszkodowania pasażerowi, który uczestniczył w wypadku, jeżeli jest on również ubezpieczającym, z uwagi na nieważność tej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wynikającą z fałszywego oświadczenia ubezpieczającego złożonego przy zawarciu umowy, w zakresie tożsamości głównego kierowcy pojazdu. Trybunał analizował też, czy w przypadku braku możliwości powołania się przez ubezpieczyciela na nieważność umowy wobec takiego „poszkodowanego pasażera” możliwe jest uzyskanie zwrotu całości kwot, które ubezpieczyciel wypłacił pasażerowi w wykonaniu umowy ubezpieczenia, w drodze powództwa wytoczonego przeciwko temu pasażerowi, opartego na jego winie umyślnej przy zawarciu umowy.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. L. 113–8 francuskiego kodeksu ubezpieczeń umowa ubezpieczenia jest nieważna w przypadku umyślnego złożenia fałszywego oświadczenia przez ubezpieczonego, jeżeli to oświadczenie zmienia przedmiot ryzyka lub obniża jego ocenę przez ubezpieczyciela.

### 5.2. Stanowisko Trybunału

Trybunał wskazał, że zgodnie z art. 13 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 ubezpieczyciel nie może odmówić wypłaty odszkodowania osobom trzecim poszkodowanym w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd, powołując się na przepisy prawne lub postanowienia umowne, które wyłączają z zakresu ubezpieczenia szkody wyrządzone poszkodowanym osobom trzecim w związku z korzystaniem z ubezpieczonego pojazdu przez osoby nieupoważnione. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy pojazd, który spowodował szkodę, był używany przez osoby, które nie były do tego upoważnione, a poszkodowana osoba trzecia dobrowolnie zajęła miejsce w tym pojeździe, wiedząc, że został on skradziony. Wyjątek należy interpretować ściśle. Każda inna wykładnia pozwałaby na ograniczenie prawa poszkodowanych do odszkodowania. Trybunał orzekł, że cel dyrektywy polegający na ochronie poszkodowanych wymaga, aby sytuacja prawna właściciela pojazdu, który w chwili wypadku poruszał się nim jako pasażer, była taka sama jak sytuacja

każdego innego pasażera poszkodowanego w wypadku. Fakt, że osoba była ubezpieczona w celu prowadzenia pojazdu, nie pozwala na wyłączenie jej z pojęcia poszkodowanej osoby trzeciej w rozumieniu art. 13 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, w przypadku gdy była pasażerem pojazdu, a nie jego kierowcą. Zawarcie umowy na podstawie fałszywych danych nie pozwala ubezpieczycielowi powoływać się na nieważność umowy wobec osoby trzeciej, aby uniknąć obowiązku wypłaty odszkodowania. Nie zmienia tego fakt, że odszkodowanie wypłaca Fundusz Gwarancyjny.

W omawianej sprawie poszkodowany jest nie tylko pasażerem, ale także ubezpieczającym, który umyślnie podał fałszywe dane, co miało doprowadzić do nieważności umowy ubezpieczenia. Dyrektywa 2009/103 nie reguluje kwestii nadużycia prawa. Niemniej jednak zgodnie z ogólną zasadą prawa Unii, nie może korzystać z ochrony podmiot, który nadużywa prawa Unii w celu oszustwa. Państwo członkowskie jest zobowiązane odmówić przyznania ochrony prawnej podmiotowi, który powołuje się na przepisy prawa Unii nie w celu realizacji ich założeń, lecz wyłącznie po to, aby uzyskać korzyści, gdy wymagane przesłanki są spełnione jedynie formalnie – nawet jeśli prawo krajowe nie przewiduje takiej odmowy. Dowód nadużycia prawa wymaga dwóch elementów: obiektywnych okoliczności wskazujących, że cel przepisów nie został osiągnięty mimo formalnego ich spełnienia, oraz subiektywnej woli uzyskania korzyści poprzez sztuczne stworzenie warunków. Co ważne, to do sądu krajowego a nie do Trybunału należy ustalanie nadużycia. W odniesieniu do pierwszego elementu, czyli tego, czy cel dyrektywy 2009/103 został osiągnięty, należy wskazać, że założenie ochrony poszkodowanych wydaje się być spełnione, ponieważ ubezpieczający P.Q. jest osobą poszkodowaną w wypadku i ubiega się o odszkodowanie. Jeśli chodzi o drugi element, czyli subiektywną wolę uzyskania korzyści poprzez sztuczne stworzenie warunków, należy zauważyć, że fałszywe oświadczenie zostało złożone w celu uzyskania niższej składki ubezpieczeniowej niż ta, która obowiązywałaby, gdyby ubezpieczyciel znał prawdziwą tożsamość kierowcy – osoby wcześniej skazanej za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. Nie wydaje się, aby poszkodowany ubezpieczający złożył fałszywe oświadczenie po to, by samodzielnie powołać się na art. 3 i 13 dyrektywy 2009/103 i obejść przepisy krajowe dotyczące nieważności umowy ubezpieczenia. W niniejszej sprawie nie są zatem spełnione przesłanki nadużycia prawa. W związku z tym należy uznać, że nie można powoływać się wobec niego na nieważność umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, wynikającą z fałszywego oświadczenia złożonego przy zawarciu tej umowy.

Odnosząc się do możliwości uzyskania przez ubezpieczyciela zwrotu od P.Q. całości kwot, które wypłacił mu w wykonaniu umowy ubezpieczenia, Trybunał wskazał, że przesłanki ważności umowy ubezpieczenia, a także przesłanki dotyczące powstania odpowiedzialności ubezpieczającego z powodu fałszywych oświadczeń, są regulowane nie przez prawo Unii, lecz przez prawo krajowe. Przepisy państw członkowskich nie mogą natomiast pozbawiać skuteczności dyrektywy 2009/103. W tych okolicznościach należy uznać, że normy krajowe pozwalające ubezpieczycielowi na dochodzenie zwrotu wszystkich kwot wypłaconych „pasażerowi poszkodowanemu”, który jest jednocześnie ubezpieczającym i autorem fałszywego oświadczenia złożonego przy zawarciu umowy, mogą definitywnie i w sposób nieproporcjonalny pozbawić tę osobę ochrony przewidzianej przez dyrektywę 2009/103, a zatem brak jest możliwości żądania od niej zwrotu wypłaconych kwot.

### 5.3. Komentarz

Orzeczenie to wpisuje się w utrwaloną linię orzecniczą dotyczącą zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanych osób trzecich. TSUE po raz kolejny potwierdził maksymalny standard ochrony poszkodowanych oraz zasadę rygorystycznej wykładni przepisów dyrektyw komunikacyjnych wykluczającą przepisy krajowe, które pozwalałyby na uniknięcie odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec pasażera poza zakresem wyłączeń wyraźnie dozwolonych w tych dyrektywach<sup>27</sup>. W roku 2011 w sprawie C-442/10<sup>28</sup> wskazano, że art. 1 akapit pierwszy trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 roku i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy 84/5 należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one obowiązywaniu przepisów krajowych powodujących automatyczne wykluczenie ciężącego na zakładzie ubezpieczeń obowiązku wypłacenia odszkodowania poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym, jeżeli wypadek ten został spowodowany przez kierowcę nieobjętego ubezpieczeniem w ramach polisy ubezpieczeniowej, a poszkodowany, będący pasażerem w pojeździe w chwili wypadku, był ubezpieczony w zakresie prowadzenia tego pojazdu i zezwolił temu kierowcy na jego prowadzenie. Następnie w roku 2017 roku w sprawie o sygn. C-287/16<sup>29</sup> TSUE rozstrzygnął, że art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 roku i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy 84/5 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 komentowanym wyroku ponownie wskazano, że przewidziane w art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/103 wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone osobom trzecim, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe skradzionym i miały świadomość jego pochodzenia, ma charakter wyjątku i jako takie nie podlega wykładni rozszerzającej. Już sam fakt skierowania pytania prejudycjalnego przez sąd w tej sprawie świadczy o tym, że ścisła wykładnia tego przepisu nadal budzi wątpliwości. Konieczne zatem było, aby Trybunał po raz kolejny powtórzył swoją interpretację tegoż przepisu.

Nowym zagadnieniem nieporuszonym dotychczas w orzecznictwie TSUE jest możliwość zakwalifikowania działania poszkodowanego pasażera pojazdu jako nadużycie prawa. Prawem, które miałyby być nadużyte, jest uprawnienie do kompensacji następstw wypadku komunikacyjnego. Trybunał słusznie wskazał, że ocena, czy doszło do nadużycia prawa, należy do sądu krajowego, jednak zgodnie z zasadą prawa unijnego nie może korzystać z ochrony podmiot, który nadużywa prawa UE w celu oszustwa. Niewątpliwym jest, że miało miejsce oszustwo na szkodę zakładu ubezpieczeń, nie jest to jednak wystarczające do ustalenia, że doszło do nadużycia prawa. Aby to stwierdzić, niezbędnym jest wykazanie, że dopuszczono się oszustwa w celu uzyskania

27. J. Pokrzywniak, *How far shall the protection of a traffic accident victim go under motor third party liability insurance?*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 1, s. 30.

28. Wyrok TSUE z dnia 1 grudnia 2011 r., ECLI:EU:C:2011:799, Churchill Insurance Company.

29. Wyrok TSUE z dnia 20 lipca 2017 r., ECLI:EU:C:2017:575, Fidelidade.

niezasadnej kompensacji szkody. Należy zadać pytanie, czy zakład ubezpieczeń byłby zobowiązany naprawić szkodę w przypadku, gdyby ubezpieczony przedstawił mu prawdziwe informacje, tj. wskazał, że pojazd będzie prowadzony przez drugiego kierowcę skazanego za jazdę pod wpływem alkoholu. W takim przypadku ubezpieczyciel winien naprawić szkodę ubezpieczonemu będącemu w tym przypadku pasażerem pojazdu. Jedyne, co uległoby zmianie, to wysokość składki ubezpieczeniowej – z uwagi na wyższe ryzyko wystąpienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem. To właśnie zapłata niższej składki jest celem poszkodowanego. Tak więc w tym przypadku pomimo nagannej postawy ubezpieczającego brak podstaw do ustalenia nadużycia prawa.

Sprawa miała miejsce we Francji, jednakże analogiczna sytuacja mogłaby wydarzyć się w Polsce, co uzasadnia analizę norm także naszego ustawodawstwa. W polskim porządku prawnym sąd, ustalając, czy doszło do nadużycia prawa, opiera się głównie na treści art. 5 k.c. Zgodnie z tym przepisem nie można czynić ze swego prawa użytku, który by był sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa lub z zasadami współżycia społecznego. Takie działanie lub zaniechanie uprawnionego nie jest uważane za wykonywanie prawa i nie korzysta z ochrony. W literaturze wskazuje się, że zasady współżycia społecznego mają odnosić się do wartości moralnych, uznawanych powszechnie lub w określonej grupie społecznej za godne poszanowania. Celem stosowania tak rozumianych zasad jest oddziaływanie na kształtowanie się stosunków społecznych: „współżycia społecznego” w sposób pożądaný z punktu widzenia aprobowanych społecznie wartości oraz interesów wspólnotowych<sup>30</sup>. W tym przypadku pomimo braku wątpliwości co do tego, że działanie ubezpieczającego było sprzeczne z zasadami moralnymi, a wypłata odszkodowania budzi po stronie ubezpieczyciela poczucie niesprawiedliwości, nie można uznać, że zachowanie ubezpieczającego stanowiło nadużycie prawa, gdyż podając prawdziwe informacje, również uzyskałby odszkodowanie. Na gruncie prawa polskiego poszkodowany prawdopodobnie również poniósłby konsekwencje karne, bowiem świdomie doprowadził ubezpieczyciela do niekorzystnego rozporządzenia mieniem. Jego działanie wypełnia znamiona oszustwa określonego w art. 286 k.k. Sankcje karne charakteryzują się największą dotkliwością. Należy zatem uznać, że osoba dopuszczająca się oszustwa może ponieść znaczne konsekwencje, co spowoduje, że obowiązek naprawienia szkody nie przyczyni się do kształtowania negatywnych postaw społecznych. Z kolei interes majątkowy ubezpieczyciela zabezpieczają przepisy przyznające mu roszczenie regresowe wobec sprawcy szkody, w sytuacji gdy ubezpieczający nie ujawnia wszystkich osób, które faktycznie miały prowadzić pojazd. Należy zatem stwierdzić, że polskie normy prawne w tym zakresie są zgodne z prawem unii, zabezpieczają interesy wszystkich stron obrotu gospodarczego oraz spełniają swoje funkcje społeczne.

---

30. B. Janiszewska, *Tarcza – nie miecz. Refleksje o współczesnych uwarunkowaniach stosowania art. 5 k.c.*, [w:] *Ochrona strony słabszej stosunku prawnego*, [red.] M. Boratyńska, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, SIP LEX.

## 6. Sprawa C-370/24: Ciężar dowodu w razie wypadku drogowego z udziałem skradzionego pojazdu, A.T i C.T przeciwko Włochy, wyrok z dnia 30 kwietnia 2025 roku

### 6.1. Stan faktyczny

W niniejszej sprawie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej rozpoznawał doniosłe w praktyce zagadnienie prawne, a mianowicie odpowiedział na pytanie, czy ciężar dowodu wykazania braku świadomości pasażera pojazdu, iż prowadzący pojazd mechaniczny nie był uprawniony do poruszania się samochodem, spoczywa na poszkodowanym, czy na Funduszu Gwarancyjnym<sup>31</sup>, wobec którego pasażer domaga się zapłaty odszkodowania. W stanie faktycznym sprawy A.T. jechała jako pasażerka w samochodzie, który został skradziony. Podczas przejazdu miał miejsce wypadek drogowy. Obie osoby znajdujące się w samochodzie zostały przewiezione do szpitala. A.T. wniosła do sądu powództwo o zapłatę odszkodowania za szkodę poniesioną w wyniku wypadku. Zgodnie z art. 283 ust. 1 i 2 włoskiego dekretu ustawodawczego ustanawiającego kodeks ubezpieczeń prywatnych Fundusz Gwarancyjny wypłaca odszkodowanie w przypadku, gdy pojazd zostanie wprowadzony do ruchu wbrew woli swojego właściciela. Odszkodowanie jest należne osobom, które nie wiedziały, że pojazd porusza się niezgodnie z prawem. W ocenie włoskiego sądu kasacyjnego nałożenie na poszkodowanego ciężaru dowodu jego dobrej wiary należy do zakresu uznania, jakim dysponuje dane państwo członkowskie w ramach wdrażania dyrektywy 2009/103. W przypadku pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy państwa członkowskie, a zatem i Włochy, mogą uzależnić wypłatę odszkodowania poszkodowanemu od wykazania przez niego, że nie wiedział, iż pojazd jest skradziony.

### 6.2. Stanowisko Trybunału

Zgodnie z art. 13 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 w przypadku zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów skradzionych lub uzyskanych w wyniku przemocy państwa członkowskie mogą ustalić, że Fundusz Gwarancyjny wypłaca odszkodowanie zamiast zakładu ubezpieczeń. Z brzmienia art. 13 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 wyraźnie wynika, iż prawodawca Unii nakłada na tę instytucję warunki i ograniczenia mające zastosowanie do zakładów ubezpieczeń. Zgodnie z art. 13 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 ubezpieczyciel pokrywający odszkodowanie z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie może odmówić wypłaty świadczenia osobom trzecim, poszkodowanym w wypadku spowodowanym przez ubezpieczony pojazd, powołując się na przepisy lub postanowienia umowne, które wyłączały z zakresu ubezpieczenia OC szkody wyrządzone poszkodowanym osobom trzecim w związku z prowadzeniem pojazdu przez osoby nieupoważnione. Niemniej jednak art. 13 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2009/103 przewiduje, że niektórzy poszkodowani mogą nie otrzymać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń ze względu na sytuację, którą sami stworzyli, a mianowicie w przypadkach, gdy pojazd powodujący szkodę był używany przez podmiot nieupoważniony, a poszkodowane osoby trzecie dobrowolnie zajęły miejsce w tym pojeździe, wiedząc, że został on skradziony. Zagadnienie

31. W celu zwiększenia przejrzystości wyводу nazywam instytucje określoną w art. 10 dyrektywy 2009/103 Funduszem Gwarancyjnym. W większości państw UE instytucja ta nosi taką nazwę.

to zostało wcześniej rozstrzygnięte w wyroku z dnia 19 września 2024 roku<sup>32</sup>. Na przepis lub postanowienie zawarte w polisie ubezpieczeniowej, które wyłącza z ubezpieczenia prowadzenie pojazdów mechanicznych przez poszczególne osoby, można powołać się wobec osób trzecich będących ofiarami wypadku drogowego wyłącznie wtedy, gdy ubezpieczyciel udowodni, że osoby dobrowolnie zajmujące miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, wiedziały, że pojazd ten został skradziony<sup>33</sup>. Jeśli państwo członkowskie zdecydowało się na zobowiązanie Funduszu Gwarancyjnego do wypłaty odszkodowania, to na tej instytucji spoczywa ciężar dowodu, że poszkodowany wiedział, iż pojazd, jakim się poruszał, został skradziony. Nie można wymagać od poszkodowanego w wypadku drogowym, aby udowodnił, że nie wiedział o tym, iż pojazd, w którym zajął miejsce, został skradziony, ponieważ taki ciężar dowodu byłby sprzeczny z celem dyrektywy, jakim jest ochrona poszkodowanych w wypadkach drogowych.

### 6.3. Komentarz

Ciężar dowodu definiuje się jako prawną konieczność przedsięwzięcia przez stronę wszelkich czynności dopuszczalnych przez ustawę procesową, a zmierzających do przekonania sądu o prawdziwości określonych twierdzeń o faktach, które są istotne w sprawie i wymagają dowodu<sup>34</sup>. Każdorazowo spoczywa on na tej osobie, która twierdzi, a nie na tej, która zaprzecza określonym faktom (*ei incumbit probatio qui dicit, non qui negat*). Treść przepisu może jednak przerzucać ciężar dowodu na drugą stronę. Zgodnie z art. 13 ust. 1 akapit drugi to na zakładzie ubezpieczeń spoczywa ciężar wykazania faktu, że poszkodowany wiedział, iż pojazd jest skradziony. W sprawie rozpoznawanej przez Trybunał do naprawienia szkody zobowiązany był Fundusz Gwarancyjny. Brak podstaw do różnicowania sytuacji prawnej poszkodowanego w przypadku, gdy ubezpieczyciel jest zobowiązany do kompensacji następstw wypadku drogowego od przypadku, gdy to Fundusz Gwarancyjny powinien szkodę naprawić. Instytucja ta pełni funkcję gwarancyjną oraz zabezpieczającą. Jej działalność zapewnia bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego. Istnienie Funduszu Gwarancyjnego wzmacnia swobodę przepływu osób i towarów w Unii Europejskiej. Nie można zatem ograniczać zakresu jego działania poprzez odebranie poszkodowanym możliwości domagania się odszkodowania i zadośćuczynienia w sytuacjach, w których sprawca wypadku jest nieznaną czy też nie posiada obowiązkowego ubezpieczenia OC. Nie jest zasadnym nakładanie na poszkodowanego obowiązku wykazania, że nie wiedział on o kradzieży pojazdu. Nie można bowiem obciążać poszkodowanego obowiązkiem wykazywania okoliczności negatywnych, których z natury rzeczy nie sposób udowodnić. Wprawdzie to na powodzie spoczywa ciężar udowodnienia faktów uzasadniających roszczenie, to jednak reguła ciężaru dowodu nie może być pojmowana w ten sposób, że ciąży zawsze na powodzie, gdyż w zależności od rozstrzyganych w procesie kwestii ciężar dowodu co do pewnych faktów będzie spoczywał na powodzie, co do innych z kolei – na pozwanym. Tak jak powód powinien wykazać okoliczności leżące u podstaw zgłoszonego żądania, tak ten, który odmawia uczynienia zadość roszczeniu, musi udowodnić fakty wskazujące, że takie

32. Wyrok z dnia 19 września 2024 r., Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, pkt 33.

33. Postanowienie z dnia 13 października 2021 r., Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, pkt 63.

34. I. Adrych-Brzezińska, *Ciężar dowodu w prawie i procesie cywilnym*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015.

uprawnienie żądającym nie przysługuje<sup>35</sup>. Obarczenie powoda obowiązkiem wykazania, że nie wiedział o kradzieży samochodu, spowodowałoby, że ochrona poszkodowanego pasażera byłaby iluzoryczna. Jedynie w wyjątkowych przypadkach poszkodowany byłby w stanie wykazać ten fakt.

## Wykaz źródeł

- Adrych-Brzezińska I., *Ciężar dowodu w prawie i procesie cywilnym*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015.
- Hadrowicz S., Ratusznik P., *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8.
- Jakimowicz W., *Kilka uwag na temat metod regulacji intertemporalnej w kontekście sytuacji prawnej jednostki*, [w:] *Administracja publiczna pod rządami prawa: księga pamiątkowa z okazji 70-lecia urodzin prof. zw. dra hab. Adama Błasia*, Korczak J. [red.], E-Wydawnictwo Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wrocław 2018.
- Janiszewska B., *Tarcza – nie miecz. Refleksje o współczesnych uwarunkowaniach stosowania art. 5 k.c.*, [w:] *Ochrona strony słabszej stosunku prawnego*, Boratyńska M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2016.
- Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47.
- Kanarek-Równicka A., *Wpływ cyfryzacji rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego na bezpieczeństwo obrotu gospodarczego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2023, nr 2.
- Knade-Plaskacz A., *Odpowiedzialność ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w orzecznictwie TS i Trybunału EFTA – naprawienie szkody niemajątkowej oraz przyczynienie się poszkodowanego*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2014, nr 2.
- List for Questionnaire on Exempt Vehicles – Motor Insurance – Article 5 Derogations*, [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-02/motor-insurance-list-exempt-5th-dir\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-02/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf) [dostęp: 14.12.2025].
- Maśniak D., *Regres ubezpieczeniowy w ubezpieczeniach na cudzy rachunek*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 2.
- Orlicki M., *Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 czerwca 2021 r. w sprawie C-428/20*, „Prawo Asekuracyjne” 2022, nr 1.
- Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Pokrzywniak J., *How far shall the protection of a traffic accident victim go under motor third party liability insurance?*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024 nr 1.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Prawo cywilne – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2019.
- Serwach M., *Civil liability insurance – evolution and directions of changes*, „Prawo Asekuracyjne” 2018, nr 1.
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, Dybała G., Szpyt K. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2022.

35. Wyrok SN z dnia 18 lutego 2010 r., sygn. II CSK 449/09, „OSNC-ZD” 2010/4/103, wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 28 listopada 2019 r., sygn. I ACa 132/19, SIP LEX nr 2864787.

*Wniosek Rzecznika Finansowego z dnia 12 grudnia 2023 r. do SN o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności, <https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2024/04/Wniosek-RF-do-Sadu-Najwyzszego-grudzien-2023.pdf> [dostęp: 14.12.2025].*

## **Review of CJEU case law on third-party liability insurance for the years 2021–2025**

*The presented case law review discusses selected judgments of the Court of Justice of the European Union from the years 2021–2025 concerning the insurer's liability towards third parties, the legal status of a vehicle owner who was a passenger at the time of the accident, the burden of proof regarding the injured party's awareness of the vehicle's stolen origin, the obligation to insure technically unfit vehicles with third-party liability insurance, the increase of guarantee sums, and methods of damage compensation.*

**Keywords:** insurance, civil liability, CJEU, burden of proof, guarantee limits

**KATARZYNA WAŁDOCH** – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego Uniwersytetu Gdańskiego, praca prawny wpisany na listę prowadzoną przez Okręgową Izbę Radców prawnych w Gdańsku.

ORCID: 0000-0003-2594-1408

e-mail [katarzyna.waldoch@ug.edu.pl](mailto:katarzyna.waldoch@ug.edu.pl)