

WYROK TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 15 listopada 2018 r. (*)

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 72/166/EWG – Artykuł 3 ust. 1 – Pojęcie „ruchu pojazdów” – Wypadek z udziałem dwóch pojazdów stojących na parkingu – Szkoda majątkowa uszkodzenia pojazdu wyrządzona przez pasażera sąsiedniego pojazdu przy otwieraniu drzwi

W sprawie C-648/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Augstākā tiesa (sąd najwyższy, Łotwa) postanowieniem z dnia 13 listopada 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 20 listopada 2017 r., w postępowaniu:

„BTA Baltic Insurance Company” AS, dawniej „Baltia Insurance” SE,

przeciwko

„Baltijas apdrošināšanas Nams” AS,

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: A. Arabadjiev (sprawozdawca), prezes drugiej izby, pełniący obowiązki prezesa szóstej izby, C.G. Fernlund i S. Rodin, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu „BTA Baltic Insurance Company” AS przez E. Matveję i W. Stockmeyera,
- w imieniu „Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS przez A. Pečericę,
- w imieniu rządu łotewskiego przez I. Kucinę i V. Soņecę, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez P. Garofoliego, avvocato dello Stato,
- w imieniu rządu polskiego przez B. Majczynę, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez K.P. Wojcika i A. Saukę, działających w charakterze pełnomocników,

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

wyduje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 1972, L 103, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 6, t. 1, s. 10, zwanej dalej „pierwszą dyrektywą”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy „BTA Baltic Insurance Company” AS, dawniej „Baltia Insurance” SE (zwaną dalej „BTA”) a „Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS (zwaną dalej „BAN”) w przedmiocie zwrotu świadczenia z tytułu ubezpieczenia wypłaconego przez BTA jednemu z jego klientów.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11) uchylła pierwszą dyrektywę i drugą dyrektywę Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 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. 1984, L 8, s. 17 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 6, t. 7, s. 3, zwaną dalej „drugą dyrektywą”). Jednak z uwagi na datę, w jakiej miały miejsce okoliczności faktyczne sprawy w postępowaniu głównym, sprawa ta podlega przepisom uchylonych dyrektyw.
- 4 Artykuł 1 pierwszej dyrektywy stanowił:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

[...]

2) »osoba poszkodowana« oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy;

[...].”
- 5 Artykuł 3 ust. 1 tej dyrektywy brzmiał:

„Z zastrzeżeniem zastosowania art. 4 każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem.

Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków”.

6 Artykuł 2 ust. 1 drugiej dyrektywy stanowił:

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

– osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione;

lub

– osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu,

lub

– osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu,

będzie, dla celów art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku.

[...]”.

7 Artykuł 3 tej dyrektywy stanowił:

„Członkowie rodziny ubezpieczającego lub kierowcy, lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 1 ust. 1, nie mogą być wyłączeni, ze względu na ten związek pokrewieństwa lub powinowactwa, z możliwości skorzystania z ubezpieczenia osobowego”.

Prawo lotewskie

8 Artykuł 1 Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów lądowych, transponującej dyrektywę pierwszą i dyrektywę drugą, zwanej dalej „ustawą o obowiązkowym ubezpieczeniu”) stanowi:

„Użyte w ustawie określenia oznaczają:

[...]

2) zdarzenie, którego skutki są objęte ubezpieczeniem: wypadek w ruchu drogowym, w związku z którym przewiduje się wypłatę odszkodowania z ubezpieczenia.

[...]”.

9 Artykuł 3 tej ustawy stanowi:

„1. Przedmiotem obowiązkowego ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna właściciela pojazdu lub jego uprawnionego użytkownika (zwana dalej »odpowiedzialnością cywilną właściciela«) za szkody spowodowane wobec osób trzecich wskutek wypadku w ruchu drogowym.

2. Wszyscy właściciele pojazdów są zobowiązani do posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właściciela dla każdego pojazdu wykorzystywanego w ruchu drogowym w drodze zawarcia odpowiedniej umowy ubezpieczenia. [...].”

10 Artykuł 18 omawianej ustawy stanowi:

„W przypadku nastąpienia zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, ubezpieczyciel, który ubezpieczył odpowiedzialność cywilną właściciela pojazdu, który spowodował szkodę [...] wypłaca odszkodowanie, w granicach odpowiedzialności ubezpieczyciela, za [...] szkody wyrządzone osobom trzecim w wypadku w ruchu drogowym”.

11 Artykuł 25 ust. 1 tej ustawy brzmi następująco:

„Szkodą na mieniu osoby trzeciej w wypadku w ruchu drogowym jest szkoda wywołana:

1) uszkodzeniem lub zniszczeniem pojazdu;

[...]”.

12 Artykuł 31 ust. 10 ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu stanowi:

„Jeżeli inne towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaciło odszkodowanie za spowodowaną szkodę na podstawie dobrowolnej umowy ubezpieczenia, ubezpieczyciel, który ubezpieczył odpowiedzialność cywilną właściciela pojazdu, który spowodował szkodę w wypadku w ruchu drogowym, [...] zwraca kwotę odszkodowania obliczoną i wypłaconą zgodnie z postępowaniem określonym w niniejszej ustawie”.

13 Artykuł 1 Ceļu satiksmes likums (ustawy o ruchu drogowym) brzmi następująco:

„Użyte w ustawie określenia oznaczają:

[...]

5) ruch drogowy: stosunki wynikające z przemieszczania się po drogach przy pomocy pojazdów lub bez nich;

[...]

7) wypadek w ruchu drogowym: nieszczęśliwe zajście następujące w ruchu drogowym, w którym uczestniczy co najmniej jeden pojazd, wskutek którego osoba ponosi śmierć lub odnosi obrażenia ciała, lub powstaje szkoda na mieniu osoby fizycznej lub prawnej lub szkoda dla środowiska, jak również nieszczęśliwe zajście następujące w innym miejscu, w którym możliwe jest poruszanie się pojazdem i w którym to zajściu uczestniczy pojazd”.

14 Artykuł 44 omawianej ustawy stanowi:

„1. Za szkody spowodowane naruszeniem niniejszej ustawy lub przepisów bezpieczeństwa drogowego należy się odszkodowanie.

2. Za szkody spowodowane użytkowaniem pojazdu odpowiada jego właściciel lub posiadacz, chyba że wykaże, iż szkody są następstwem siły wyższej, winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ze strony samego poszkodowanego lub innych okoliczności, które zgodnie z przepisami zwalniają z odpowiedzialności.

[...].

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 15 W dniu 24 października 2008 r. pasażer stojącego na parkingu supermarketu pojazdu (zwanego dalej „pierwszym pojazdem”) uszkodził przy otwieraniu tylnych prawych drzwi tego pojazdu tylną część lewego boku sąsiedniego pojazdu (zwanego dalej „drugim pojazdem”).
- 16 Właściciel drugiego pojazdu i kierowca pierwszego pojazdu wypełnili na miejscu wypadku wspólne oświadczenie o zdarzeniu drogowym, w którym kierowca pierwszego pojazdu przyznał się do winy i wskazał, że to pasażer pierwszego pojazdu uderzył jego drzwiami w drugi pojazd.
- 17 BTA zawarła umowę dobrowolnego ubezpieczenia z właścicielem drugiego pojazdu. Od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów pierwszy pojazd był ubezpieczony w BAN.
- 18 BTA wypłaciła swojemu klientowi, właścicielowi drugiego pojazdu, na podstawie zawartej z nim umowy ubezpieczenia, kwotę 47,42 LVL (łatów łotewskich) (około 67,47 EUR), odpowiadającą kosztom naprawy szkód wyrządzonych jego pojazdowi po odliczeniu franszyzy. Spółka ta zażądała następnie od BAN zwrotu poniesionych w ten sposób kosztów.
- 19 BAN odmówił zwrotu tych kosztów, ponieważ wypadku, który ma miejsce, gdy oba pojazdy są unieruchomione, nie można uznać za „zdarzenie, którego skutki są objęte ubezpieczeniem” w rozumieniu ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu.
- 20 BTA pozwała wówczas BAN, żądając zwrotu kwoty odszkodowania wypłaconego przez nią właścicielowi drugiego pojazdu. Sąd pierwszej instancji i sąd apelacyjny uwzględniły pozew.
- 21 Rozpoznający odwołanie wniesione przez BAN Augstākā tiesa (sąd najwyższy, Łotwa) uchylił wyrokiem z dnia 28 marca 2014 r. wydany w apelacji wyrok ze względu na brak uzasadnienia.
- 22 Orzekający w odwołaniu Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (sąd okręgowy w Rydze, wydział spraw cywilnych, Łotwa) oddalił wyrokiem z dnia 20 maja 2014 r. skargę BTA ze względu na to, że wypadek w ruchu drogowym ma miejsce tylko wtedy, gdy przynajmniej jeden z uczestniczących w nim pojazdów jest w ruchu, i że w konsekwencji w niniejszej sprawie nie zaszło zdarzenie, którego skutki były objęte przez BAN ubezpieczeniem. Sąd ten uznał ponadto, że odpowiedzialność cywilną za spowodowanie szkód w drugim pojeździe ponosi nie kierowca pierwszego pojazdu, lecz jego pasażer.
- 23 BTA wniosła skargę kasacyjną od tego wyroku do Augstākā tiesa (sądu najwyższego). Na poparcie swej skargi podnosi ona w szczególności, że wykładnia pojęcia „zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem” przyjęta przez Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (sąd okręgowy w Rydze, wydział spraw cywilnych) jest sprzeczna z celem ochrony osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, realizowanym przez uregulowania Unii w dziedzinie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu tych pojazdów, że korzystanie z takiego pojazdu może wchodzić w zakres pojęcia „ruchu pojazdów”, nawet jeżeli jest on nieruchomy, oraz że właściciel pojazdu odpowiada za szkody wyrządzone osobom

trzecim przez pasażerów w ramach użytkowania pojazdu, więc szkody te są objęte ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej dotyczącym tego pojazdu.

- 24 Sąd odsyłający zastanawia się, czy czynność polegająca na otwarciu drzwi stojącego pojazdu stanowi „użytkowanie pojazdu, które jest zgodne ze zwykłą funkcją tego pojazdu” w rozumieniu wyroku z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), i czy w związku z tym wchodzi w zakres pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.
- 25 Sąd odsyłający zauważa w tym względzie, że szeroka definicja, którą Trybunał przyjął dla tego pojęcia w tym wyroku, przemawia za udzieleniem odpowiedzi twierdzącej na to pytanie. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów pojazdu jest bowiem, zdaniem tego sądu, przejawem korzystania z niego, i nie można z niego w pełni korzystać, jeżeli pasażerowie w nim zostaną.
- 26 W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na to pytanie sąd odsyłający zastanawia się, czy pojęcie „ruchu pojazdów” zawarte w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy obejmuje także przypadki, gdy pasażer korzysta z samochodu.
- 27 W tym względzie sąd odsyłający wskazuje, że zgodnie z art. 1 pkt 2 pierwszej dyrektywy pojęcie „osoby poszkodowanej” w rozumieniu tej dyrektywy obejmuje każdą osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy. Dodaje, że art. 3 ust. 1 tej dyrektywy odnosi się do „ruchu” pojazdów, a nie tylko odpowiedzialności kierowców.
- 28 Ponadto wspomniany sąd wskazuje, że Trybunał wyjaśnił w wyroku z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), że pojęcie „ruchu pojazdów” użyte w tym przepisie obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne ze zwykłą funkcją tego pojazdu. Tymczasem czynność otwarcia drzwi pojazdu, aby z niego wysiąść lub do niego wsiąść, stanowi takie użytkowanie.
- 29 W tych okolicznościach Augstākā tiesa (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że w zakres pojęcia »ruchu pojazdów« wchodzi sytuacja taka jak ta będąca przedmiotem sporu, czyli otwarcie drzwi pojazdu podczas postoju?
- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że w zakres pojęcia »ruchu pojazdów« wchodzi sytuacja taka jak ta będąca przedmiotem sporu, czyli sytuacja, w której szkoda na mieniu osoby trzeciej powstaje w wyniku użytkowania pojazdu przez pasażera?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 30 Poprzez pytania prejudycjalne, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził stojący obok pojazd.
- 31 Należy przypomnieć w tym względzie, że pojęcie „ruchu pojazdów”, zawarte w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, nie może zostać pozostawione uznaniu każdego państwa

członkowskiego, lecz stanowi autonomiczne pojęcie prawa Unii, które należy interpretować, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, z uwzględnieniem w szczególności kontekstu tego przepisu oraz celów uregulowania, w którego skład on wchodzi (wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 41, 42; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 31).

- 32 Tymczasem przepisy Unii w dziedzinie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów zmierzają, po pierwsze, do zapewnienia swobodnego poruszania się pojazdów przebywających zwykle na terytorium Unii Europejskiej, jak i przemieszczania się osób w tych pojazdach, a po drugie, do zagwarantowania ofiarom wypadków spowodowanych przez te pojazdy podobnego sposobu traktowania, bez względu na miejsce w obrębie Unii, w którym nastąpi wypadek (zob. podobnie wyroki: z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 26; z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 50; z dnia 28 listopada 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 32).
- 33 Ponadto kierunek rozwoju tych przepisów wskazuje, że prawodawca Unii nieustannie dąży do zapewnienia ochrony ofiarom wypadków spowodowanych przez omawiane pojazdy i wspiera realizację tego celu (wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 52–55; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 33).
- 34 W świetle powyższych rozważań Trybunał orzekł, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów” nie jest ograniczone do sytuacji ruchu drogowego, to znaczy ruchu na drodze publicznej, ale obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne ze zwykłą funkcją tego pojazdu (zob. podobnie wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 59; a także z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 34).
- 35 W tym względzie Trybunał określił, że w zakresie, w jakim pojazdy mechaniczne, o których mowa w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy, mają, niezależnie od swych cech, zwykle służyć jako środki transportu, pojęcie to obejmuje swym zakresem każde wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 37, 38).
- 36 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że czynność otwarcia drzwi pojazdu stanowi użytkowanie środka transportu zgodne z jego funkcją, ponieważ umożliwia w szczególności wsiadanie lub wysiadanie osób, które będą się przemieszczały, oraz załadunek i wyładunek przedmiotów, które będą przewożone tym pojazdem.
- 37 Wniosku tego nie podważa okoliczność, że wypadek miał miejsce podczas postoju pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu głównym i że stały one wtedy na parkingu.
- 38 Należy bowiem przypomnieć, po pierwsze, iż fakt, że pojazd uczestniczący w wypadku był nieruchomy w chwili, w której wypadek nastąpił, nie wyklucza sam w sobie, że użytkowanie tego pojazdu w takiej chwili może być związane z jego funkcją jako środka transportu i w rezultacie być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 39). Otwarcie drzwi następuje zaś zazwyczaj wyłącznie podczas postoju pojazdu.

- 39 Ponadto Trybunał orzekł również, że kwestia, czy silnik danego pojazdu był czy nie był włączony w chwili zajścia wypadku, też nie jest rozstrzygająca (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 39).
- 40 Z kolei w odniesieniu do okoliczności, że rozpatrywane w postępowaniu głównym pojazdy znajdowały się na parkingu, należy przypomnieć, że zakres pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy nie zależy od cech terenu, na którym pojazd jest użytkowany (zob. podobnie wyroki: z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 35; a także z dnia 20 grudnia 2017 r., Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, pkt 30).
- 41 Jeżeli chodzi o okoliczność, że wypadek rozpatrywany w postępowaniu głównym nie jest wynikiem działania kierowcy pierwszego pojazdu, lecz pasażera, należy przede wszystkim wskazać, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stanowi ogólnie, że ubezpieczeniem powinna być objęta „odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium [każdego państwa członkowskiego]”.
- 42 Tym samym, w przeciwieństwie do stanowiska przedstawionego przez rząd polski w przedmiocie odpowiedzi na pytanie drugie, ani ten przepis, ani inne przepisy dyrektyw dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia nie ograniczają zakresu obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej do określonej kategorii osób, takich jak kierowca pojazdu.
- 43 Natomiast art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy, który odwołuje się do „użytkowania [lub prowadzenia] pojazdu”, i art. 3 tej dyrektywy, który odnosi się do „kierowcy lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem [obowiązkowym]”, wskazują na to, że omawiane ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej wynikającej nie tylko z kierowania pojazdami, ale również z innych sposobów użytkowania tych pojazdów oraz z korzystania z nich przez osoby niebędące kierowcą.
- 44 Z orzecznictwa przytoczonego w pkt 34 i 35 niniejszego wyroku wynika też, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy jest objęty każdy rodzaj „użytkowania pojazdu, który jest zgodny z jego zwykłą funkcją, czyli z funkcją środka transportu”.
- 45 W tym względzie należy podkreślić, że użytkowanie pojazdów nie ogranicza się do ich prowadzenia, lecz obejmuje czynności, które – tak jak ta wspomniana w pkt 36 niniejszego wyroku – wykonywane są zwykle również przez pasażerów.
- 46 Należy wreszcie przypomnieć, że przepisy Unii w dziedzinie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów stoją na przeszkodzie wyłączeniu obowiązku wypłaty odszkodowania przez towarzystwo ubezpieczeniowe ofierze wypadku w ruchu drogowym, w którym uczestniczył ubezpieczony pojazd, gdy wypadek ten został spowodowany przez inną osobę niż osoba wskazana w polisie ubezpieczeniowej (zob. podobnie wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 33–44 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 47 Z powyższych rozważań wynika, że okoliczność, iż rozpatrywany w postępowaniu głównym wypadek nie jest spowodowany działaniem kierowcy pierwszego pojazdu, tylko jego pasażera, nie wyklucza sam w sobie, że użytkowanie tego pojazdu w takiej chwili może odpowiadać jego funkcji środka transportu, a w konsekwencji być objęte zakresem pojęcia „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.

- 48 Mając na względzie całość powyższych rozważań, odpowiedź na przedstawione pytania powinna brzmieć: art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził stojący obok pojazd.

W przedmiocie kosztów

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

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

Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zakresem pojęcia „ruchu pojazdów”, o którym mowa w tym przepisie, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził stojący obok pojazd.