

**Dz.U.UE.L.90.129.33**

**Dz.U.UE-sp.06-1-249**

2005.06.11

zm. Dz.U.UE.L.05.149.14 art. 4

## TRZECIA DYREKTYWA RADY

z dnia 14 maja 1990 r.

### **w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych**

(90/232/EWG)

(Dz.U.UE L z dnia 19 maja 1990 r.)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

we współpracy z Parlamentem Europejskim <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywą 72/166/EWG <sup>(4)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 84/5/EWG <sup>(5)</sup>, Rada uchwaliła przepisy w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych;

artykuł 3 dyrektywy 72/166/EWG nakazuje każdemu Państwu Członkowskiemu podjęcie wszelkich właściwych środków, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych mających stałe miejsce postoju na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem; zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem i warunki objęcia ubezpieczeniem powinna być ustalona na podstawie tych środków;

dyrektywa 84/5/EWG, zmieniona Aktem Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii, znacznie zmniejszyła różnice między poziomem i treścią obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w Państwach Członkowskich; istotne różnice nadal występują w zakresie tej ochrony ubezpieczeniowej;

poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce;

w szczególności istnieją luki w obowiązkowym ubezpieczeniu pasażerów pojazdów mechanicznych w niektórych Państwach Członkowskich; aby chronić tę szczególnie zagrożoną grupę potencjalnych poszkodowanych, powinno się wypełnić te luki;

wszelkie wątpliwości dotyczące zastosowania art. 3 ust. 2 tiret pierwsze dyrektywy 72/166/EWG powinny zostać usunięte; wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych muszą obejmować całe terytorium Wspólnoty;

w interesie ubezpieczonego każda polisa ubezpieczeniowa powinna ponadto gwarantować w każdym Państwie Członkowskim, za tę samą składkę, ochronę wymaganą przez prawo tego Państwa lub ochronę wymaganą przez prawo Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa;

artykuł 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG nakazuje każdemu Państwu Członkowskiemu utworzenie lub upoważnienie jednostki, której zadaniem będzie wypłacanie odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez pojazd nieubezpieczony lub niezidentyfikowany; jednakże wspomniany przepis nie narusza prawa Państwa Członkowskiego do traktowania odszkodowania wypłaconego przez tę jednostkę jako odszkodowania pomocniczego lub niepomocniczego;

jednakże w razie wypadku, spowodowanego przez nieubezpieczony pojazd, wymaga się od poszkodowanego w niektórych Państwach Członkowskich udowodnienia, zanim wystąpi z roszczeniem do wspomnianej jednostki, że strona odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego wypłacenia; jednostka ta ma lepszą niż poszkodowany pozycję do wytoczenia sprawy stronie odpowiedzialnej; dlatego powinno się zapobiec możliwości stawiania przez wspomnianą jednostkę poszkodowanemu wymogu wykazania, w celu uzyskania odszkodowania, że strona odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego wypłacenia;

w przypadku sporu między jednostką, o której mowa powyżej i ubezpieczycielem udzielającym ochrony w zakresie odpowiedzialności cywilnej dotyczącego ustalenia, który z nich powinien wypłacić odszkodowanie osobie poszkodowanej w wypadku, Państwa Członkowskie, aby zapobiec zwłoce w wypłaceniu odszkodowania poszkodowanemu, powinny zapewnić wyznaczenie jednej z tych stron jako odpowiedzialnej w pierwszej kolejności za wypłacenie odszkodowania w czasie oczekiwania na rozstrzygnięciem sporu;

osoby poszkodowane w wypadkach samochodowych mają czasem trudności w ustaleniu nazwy zakładu ubezpieczeń, ubezpieczającego odpowiedzialność wynikającą z użytkowania pojazdu mechanicznego, uczestniczącego w wypadku; w interesie tych poszkodowanych Państwa Członkowskie powinny podjąć środki niezbędne do zapewnienia szybkiego udostępniania takich informacji;

dwie poprzednie dyrektywy w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych powinny, z uwagi na wszystkie powyższe względy, być uzupełnione w jednolity sposób;

takie uzupełnienie, prowadzące do lepszej ochrony ubezpieczonych oraz osób poszkodowanych w wypadkach, spowoduje dalsze ułatwienia w przekraczaniu wewnętrznych granic Wspólnoty, a zatem również ustanowieniu i funkcjonowaniu rynku wewnętrznego; w związku z tym podstawę powinien stanowić wysoki poziom ochrony konsumentów;

zgodnie z art. 8c Traktatu, należy wziąć pod uwagę zakres wysiłku, którego muszą dokonać niektóre gospodarki przedstawiające różne stopnie rozwoju; z tego powodu dla niektórych Państw Członkowskich należy ustalić tymczasowe rozwiązania, tak aby niektóre przepisy dyrektywy mogły być wprowadzane stopniowo,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### **Artykuł 1 <sup>(1)</sup>**

Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 85/5/EWG, ubezpieczenie, określone w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, aby wszelkie przepisy prawne lub klauzule umowne zawarte w umowie ubezpieczeniowej, które wyłączają pasażera z ochrony ubezpieczeniowej na tej podstawie, że wiedział on lub powinien był wiedzieć, że kierowca pojazdu w chwili wypadku znajdował się pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego, zostały uznane za

bezsukuteczne w odniesieniu do roszczeń takiego pasażera.

Do celów niniejszej dyrektywy znaczenie pojęcia "pojazd" uznaje się za zgodne z definicją, zawartą w art. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

orzeczenia sądów

### **Artykuł 1a** <sup>(2)</sup>

Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG obejmuje szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania.

### **Artykuł 2**

Państwa Członkowskie podejmą konieczne środki dla zapewnienia, aby wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych:

- <sup>(3)</sup> obejmowały ochroną za tę samą składkę i przez cały okres obowiązywania umowy całe terytorium Wspólnoty, łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innym Państwie Członkowskim w okresie obowiązywania umowy, oraz
- gwarantowały, za tę samą składkę, w każdym Państwie Członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego Państwa lub ochronę wymaganą przez prawo Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa.

tezy z piśmiennictwa

### **Artykuł 3**

W art. 1 ust. 4 akapit pierwszy dyrektywy Rady 84/5/EWG dodaje się zdanie w brzmieniu:

"Jednakże Państwa Członkowskie nie mogą zezwolić temu organowi na uzależnienie wypłaty odszkodowania od wykazania przez poszkodowanego w jakikolwiek sposób, że osoba ta jest niezdolna do zapłaty odszkodowania lub odmawia jego wypłacenia."

### **Artykuł 4**

W przypadku sporu między organem, określonym w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG i ubezpieczycielem udzielającym ochrony w zakresie odpowiedzialności cywilnej, dotyczącego ustalenia, który z nich musi wypłacić odszkodowanie osobie poszkodowanej, Państwa Członkowskie podejmą właściwe środki, w celu wyznaczenia jednej z tych stron jako odpowiedzialnej w pierwszej kolejności za niezwłoczne wypłacenie odszkodowania osobie poszkodowanej.

Jeżeli jest ostatecznie ustalone, że druga strona powinna zapłacić całość lub część odszkodowania, strona ta odpowiednio zwróci należność stronie, która dokonała wypłaty.

### **Artykuł 4a** <sup>(4)</sup>

1. W drodze odstępstwa od art. 2 lit. d) tiret drugi dyrektywy 88/357/EWG<sup>(6)</sup>, jeżeli pojazd został wysłany z jednego Państwa Członkowskiego do drugiego, za Państwo Członkowskie umiejscowienia ryzyka uważa się Państwo Członkowskie przeznaczenia, przez okres trzydziestu dni liczony bezpośrednio od chwili przyjęcia dostawy przez nabywcę, nawet jeżeli pojazd nie został jeszcze formalnie zarejestrowany w Państwie Członkowskim przeznaczenia.

2. Jeżeli pojazd brał udział w wypadku w okresie wskazanym w ust. 1 niniejszego artykułu i nie był wtedy ubezpieczony, organ Państwa Członkowskiego przeznaczenia, o którym mowa w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania określonego w art. 1 tej dyrektywy.

### **Artykuł 4b** <sup>(5)</sup>

Państwa Członkowskie zapewniają, aby ubezpieczony miał prawo do wystąpienia w dowolnym czasie z wnioskiem o wydanie oświadczenia o roszczeniach odszkodowawczych osób trzecich dotyczących pojazdów objętych umową ubezpieczenia w okresie co najmniej pięciu ostatnich lat trwania stosunku umownego. Zakład ubezpieczeń lub organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie do zawierania obowiązkowych ubezpieczeń lub do wystawiania takich oświadczeń wyda ubezpieczonemu takie oświadczenie w ciągu piętnastu dni od złożenia wniosku.

#### **Artykuł 4c** <sup>(6)</sup>

Zakłady ubezpieczeń nie mogą powoływać się na franszyzę wobec poszkodowanego w wypadku w zakresie ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

#### **Artykuł 4d** <sup>(7)</sup>

Państwa Członkowskie zapewniają, aby poszkodowanemu w wypadku spowodowanym przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG przysługiwało bezpośrednie roszczenie wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

#### **Artykuł 4e** <sup>(8)</sup>

Państwa Członkowskie wprowadzą procedurę przewidzianą w art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE<sup>(7)</sup> dla zaspokajania roszczeń wynikających z wszelkich wypadków spowodowanych przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG. Dla wypadków, w związku z którymi likwidacja szkody mogłaby odbywać się poprzez system krajowych biur ubezpieczeniowych, o których mowa w art. 2 ust. 2 dyrektywy 72/166/EWG, Państwa Członkowskie ustanowią taką samą procedurę, jak w art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE. Dla celów stosowania tej procedury wszelkie odniesienia do zakładu ubezpieczeń będą rozumiane jako odniesienia do krajowych biur ubezpieczeniowych zdefiniowanych w art. 1 pkt 3 dyrektywy 72/166/EWG.

#### **Artykuł 5**

1. <sup>(9)</sup> Państwa Członkowskie zapewniają, aby bez uszczerbku dla ich obowiązków wynikających z dyrektywy 2000/26/WE, centra informacyjne ustanowione lub uznane zgodnie z art. 5 tej dyrektywy udostępniły informacje określone w tym artykule wszystkim osobom uczestniczącym w wypadku drogowym spowodowanym przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

2. Nie później niż do dnia 31 grudnia 1995 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania ust. 1 niniejszego artykułu.

W miarę potrzeby Komisja przedłoży Radzie stosowne wnioski.

#### **Artykuł 6**

1. Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później, niż do dnia 31 grudnia 1992 r. Niezwłocznie powiadamią o tym Komisję.

2. Na zasadzie wyjątku od ust. 1:

- Republika Grecka, Królestwo Hiszpanii i Republika Portugalska muszą zapewnić wykonanie art. 1 i 2 do dnia 31 grudnia 1995 r.,
- Irlandia musi do dnia 31 grudnia 1998 r. zapewnić wykonanie art. 1 w odniesieniu do pasażerów (jadących na tylnym siodełku) motocykli oraz do dnia 31 grudnia 1995 r. zapewnić wykonanie art. 1 w odniesieniu do innych pojazdów oraz zapewnić wykonanie art. 2.

#### **Artykuł 7**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 maja 1990 r.

W imieniu Rady

D.J. O'MALLEY

*Przewodniczący*

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 16 z 20.1.1989, str. 12.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 304 z 4.12.1989, str. 41 oraz  
Dz.U. C 113 z 7.5.1990.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 159 z 26.6.1989, str. 7.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 103 z 2.5.1972, str. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 8 z 11.1.1984, str. 17.

<sup>(6)</sup> Druga dyrektywa Rady 88/357/EWG z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług (Dz.U. L 172 z 4.7.1988, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 181 z 20.7.2000, str. 65).

<sup>(7)</sup> Dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. L 181 z 20.7.2000, str. 65).