

Aleksandra A. Koziół*

Odpowiedzialność a swoboda przepływu osób, towarów i usług w ramach UE – próby unifikacji odpowiedzialności na przykładzie ubezpieczeń. Zarys problemu

Spis treści

- I. Zagadnienia wstępne
- II. Prace nad kodyfikacją dotyczące instytucji odpowiedzialności w ramach organów UE
 1. Historyczne uwarunkowania prac nad kodyfikacją prawa prywatnego w ramach UE
 2. Projekty dotyczące instytucji odpowiedzialności
 3. Problem uprawnień UE a kodyfikacji prawa prywatnego
- III. Prace ustawodawcze nad kwestią odpowiedzialności w ramach UE
- IV. Orzecznictwo TSUE
- V. Podsumowanie

Streszczenie

Artykuł jest próbą przedstawienia problemu wpływu budowania przestrzeni bezpieczeństwa, wolności i sprawiedliwości na instytucję odpowiedzialności. Zostały przeanalizowane prace nad kodyfikacją prawa prywatnego w ramach grup i zespołów. Szczególne miejsce zajmowały zaś prace nad skodyfikowaniem odpowiedzialności deliktowej. Unia Europejska próbuje uporządkować kwestie odpowiedzialności także w formie uchwał aktów prawnych. Dużą rolę odgrywa Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, dając wykładnię stosowania prawa.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność, przestrzeń wolności bezpieczeństwa i sprawiedliwości, prawo europejskie.

JEL: K12, K15

* Doktor nauk prawnym; adiunkt w Górnośląskiej Wyższej Szkole Handlowej w Katowicach; czynny adwokat w Kancelarii Adwokackiej dr Aleksandra Stopová Koziół. W obszarze jej zainteresowań pozostaje prawo prywatne, postępowanie cywilne w tym problemy europejskiego postępowania cywilnego. <https://orcid.org/0000-0003-0675-1510>.

I. Zagadnienia wstępne

Zagadnienie szkody i odpowiedzialności w nauce prawa jest zagadnieniem, które ma długą tradycję i przeszło rozmaite modyfikacje instytucjonalne w rozwoju historycznym¹. We współczesnej nauce kwestia szkody i odpowiedzialności została obszernie opisana. Literatura dotycząca przedmiotu odpowiedzialności i szkody w polskim piśmiennictwie jest ogromna. Nie sposób nawet wskazać wszystkich istotnych pozycji. Warto pochylić się nad pytaniem czy w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej w naszym systemie prawnym doszło do zmian. Czy jedno z głównych założeń Unii Europejskiej, czyli zapewnienie swobody przepływu osób, towarów i usług² miało wpływ na te klasyczne już pojęcia odpowiedzialności i szkody. Przedmiotem artykułu jest próba ukazania czynników, za pomocą których instytucje unijne, dążąc do zapewnienia swobodnego przepływu osób, towarów i usług próbują dostosować do nowych realiów kwestię odpowiedzialności i szkody. Z pojęciem „szkody i odpowiedzialności” wiąże się w XX wieku gwałtowny rozwój rynku ubezpieczeń. Spróbujemy prześledzić też czy powstający wspólny rynek UE zmienił obraz ubezpieczeń z tytułu wyrządzonej szkody.

Podkreślić należy, że w rodzącej się wspólnej Europie pojawiały się rozmaite pomysły na uporządkowanie kwestii szkody i odpowiedzialności. Z perspektywy unii przebiegały one w kilku płaszczyznach. Powstała inicjatywa stworzenia europejskiego kodeksu cywilnego, gdzie materialne instytucje szkody i odpowiedzialności byłyby uregulowane jednolicie. Drugim sposobem uporządkowania kwestii odpowiedzialności i szkody, a co za tym idzie, działalności ubezpieczeniowej jest uchwalanie dyrektyw oraz rozporządzeń. Bardzo ważnym aspektem w stosowaniu prawa unijnego, zapewnieniu jednolitości jego stosowania jest orzecznictwo TSUE. Każdy z tych sposobów realizacji swobody przepływu osób, towarów i usług poprzez zapewnienie jednolitych standardów dotyczących odpowiedzialności i szkody wart jest analizy w niniejszym artykule.

II. Prace nad kodyfikacją dotyczące instytucji odpowiedzialności w ramach organów UE

1. Historyczne uwarunkowania prac nad kodyfikacją prawa prywatnego w ramach UE

W kręgach urzędniczych Komisji Europejskiej³ w latach siedemdziesiątych popularność zyskała idea stworzenia europejskiego kodeksu prawa prywatnego⁴. O. Lando, twórca jednej z najbardziej liczących się grup kodyfikacyjnych⁵, wspominał o sympozjum poświęconym

¹ Odpowiedzialność odszkodowawcza ma swoje źródła w represji karnej najwcześniejszego etapu rozwoju prawa. W początkowym okresie obyczajowe powiązanie naprawienia szkody i kary nie pozwalało na delimitację zakresów obu pojęć. Idea odpłaty, zemsty i odwetu, pierwotnie skierowana przeciwko osobie sprawcy (*ius talionis*), górowała nad represją majątkową; była ona niezależna od strony podmiotowej (winy). W XVIII w. doszło wprawdzie do zasadniczego rozdziału zadań prawa karnego i cywilnego, ale w kodyfikacjach, takich jak Landrecht Pruski i kodeks cywilny austriacki pierwiastek penalny przenikał jeszcze regulacje odszkodowawcze. Wyrazem tego było powiązanie rozmiaru odszkodowania ze stopniem winy sprawcy, które utrzymuje się aż do chwili obecnej w postaci wyraźnych regulacji ustawowych o charakterze norm ogólnych (por. § 1323 k.c. austr.). Z kolei w szwajcarskiej i polskiej kodyfikacji prawa zobowiązań (art. 43 ust. 1 OR i art. 158 § 1 KZ) pozostawiono decyzję o rozmiarze świadczenia odszkodowawczego sędziemu, co także – w formie bardziej zawoalowanej i elastycznej – umożliwiło uzależnienie go od stopnia winy i stanowi reminiscencję powiązania odszkodowania i kary, jednak z zachowaniem zasady restytucji. Odszkodowanie zasądzone według tego rodzaju regulacji nigdy nie przewyższa rozmiarem szkody, ale nie zawsze ją w całości pokrywa – zwłaszcza w razie niewielkiego zawinienia (Kaliński, 2014, s. 13–14) (por. Taubenschlag, 1969; Sójka-Zielińska, 1973; Sójka-Zielińska, 2009).

² Obecnie mówi się o obszarze wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości UE.

³ Traktat rzymski nie przyznawał Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej kompetencji w dziedzinie stanowienia prawa prywatnego. Wręcz przeciwnie, aktywność legislacyjna EWG koncentrowała się w obszarze publicznego prawa gospodarczego, prowadząc do zniesienia barier handlowych pomiędzy państwami członkowskimi (Mańko, 2004, s. 9).

⁴ Pełny skład Komisji podany jest w: Mańko 2004a, s. 136–137.

⁵ Istniały dwie grupy kodyfikacyjne O. Lando i Ch. Von Bar (Mańko, 2004b)

projektowi późniejszej konwencji rzymskiej, które odbyło się w Kopenhadze w 1974 roku. Pisał on:

Podczas kolacji w Ogrodach Tivoli po sympozjum siedziałem obok dr. Winfrieda Haushilda, który był kierownikiem działu w Dyrekcji Generalnej ds. Rynku Wewnętrznego w Komisji Wspólnot Europejskich [...] Zgodziliśmy się, że proponowane reguły kolizyjne [konwencji] byłyby niewystarczające. Nie wprowadziłyby uniformizmu prawnego, niezbędnego dla zintegrowanego rynku europejskiego. Dr Haushild powiedział: Potrzebujemy europejskiego kodeksu zobowiązań. Warto zauważyć, że powstały z inicjatywy instytucji EWG Europejski Instytut Uniwersytecki we Florencji jedną z pierwszych sesji naukowych poświęcił właśnie „Nowym perspektywom powszechnego prawa europejskiego”.

W materiałach tej sesji pojawił się jeden z pierwszych postulatów unifikacji prawa prywatnego w EWG za pomocą kodeksu (Mańko, 2004b, s. 39–40).

Wsparcie Komisji Europejskiej nie ograniczyło się jednak tylko do sfery werbalnej. Pod auspicjami Dyrekcji Generalnej Wspólnego Rynku odbyły się w latach 1980–1981 spotkania prawników, którzy w 1982 r. założyli Komisję Europejskiego Prawa Umów, na czele której stanął O. Lando. Ze względu na silną rolę kierującego zespołem, grupę tę zaczęto nazywać w skrócie „komisją Lando”. Przez pierwszych dwanaście lat istnienia była ona finansowana przez Komisję Europejską (Mańko, 2004c, s. 40). Pierwszy w pełni oficjalny głos poparcia dla idei europejskiej kodyfikacji pochodził nie od Komisji, ale od Parlamentu, który 26 maja 1989 r. wydał uchwałę w sprawie wysiłków na rzecz harmonizacji prawa prywatnego państw członkowskich⁶. W preambule do uchwały podkreślono, że Wspólnota „zharmonizowała wiele indywidualnych dziedzin prawa prywatnego, ale nie całe jego gałęzie” (ust. A), a „najbardziej skutecznym sposobem dokonania harmonizacji w celu spełnienia wymogów prawnych Wspólnoty w obszarze prawa prywatnego jest unifikacja większych gałęzi tego prawa” (ust. C) (Mańko, 2004c, s. 40). Gdy Komisja Europejska zaprzestała finansowania prac O. Lando, a żadna z instytucji europejskich nie wyrażała oficjalnego poparcia dla idei kodeksu, wydawało się, że problem ten pozostanie na marginesie zainteresowań Wspólnoty. Jednak w 1997 r. rząd holenderski, dzierżący wówczas unijne przewodnictwo, zorganizował konferencję naukową w Scheveningen pt. *W kierunku europejskiego kodeksu cywilnego*. W rezultacie, do działającej już komisji Lando, w odpowiedzi na ponawiane apele Parlamentu Europejskiego, powstawać zaczęły także inne grupy kodyfikacyjne, spośród których na szczególną uwagę zasługuje Grupa Studyjna nad Europejskim Kodeksem Cywilnym, kontynuująca prace komisji Lando (von Bar, 2000, s. 43 i n.; 2002, s. 305 i n.; Hondius i Wiewiorowska-Domagalska, 2002, s. 27 i n.).

2. Projekty dotyczące instytucji odpowiedzialności

Prace nad jednolitym kodeksem cywilnym i dorobek zespołów pracujących nad harmonizacją są obszernym problemem. W dalszej części skupimy się nad dorobkiem w zakresie kwestii szkody i odpowiedzialności.

⁶ Martijn W. Hesselink zwrócił uwagę, że w dyskusji nad stworzeniem europejskiego kodeksu cywilnego oddano następnie inicjatywę Komisji Europejskiej. Stwierdził: „Jeżeli więc demokratycznie wybrani przedstawiciele obywateli europejskich nie mogą zapewnić sobie udziału w pracach kodyfikacyjnych, to demokratyczna podstawa dla europejskiego kodeksu cywilnego staje się bardzo wątpliwa. Być może Parlament Europejski nie był świadom, jakiego typu sprawy się rozstrzygają, a to dlatego, że, jak to zostało opisane powyżej, Komisja przyjęła strategię małych kroków, która ukrywa fakt, iż jest całkiem prawdopodobne, że na końcu powstanie projekt europejskiego kodeksu cywilnego”. Jego zdaniem, tworząc przyszły kodeks cywilny należy dokonać wielu wyborów o charakterze politycznym (Mańko, za: Pisuliński 2006, s. 102).

2.1. Przechodząc do omówienia poszczególnych projektów, należy rozpocząć od europejskiego kodeksu cywilnego przygotowanego pod kierownictwem Ch. von Bara (Kaliński, 2014, s.16; por. von Bar, 2002, s. 311). Nadmierne znaczenie przypisuje się w nim słuszości jako kryterium istotnemu dla określenia rozmiaru obowiązku odszkodowawczego (art. 2:101 ust. 2). Model taki jest uzasadniony w systemach *common law*, ale na gruncie prawa pisanego sędzia powinien być w większym stopniu związany normami wskazującymi w sposób ścisły ten rozmiar. Podobnie należy ocenić ogólne wytyczne nakazujące uwzględnienie przy ustaleniu wymiaru odszkodowania charakteru i prawdopodobieństwa powstania szkody czy zasadnych oczekiwań wierzyciela (art. 2:101 ust. 3). Projekt dopuszcza także oddalenie roszczenia w razie nadużycia prawa (art. 5:201), dając znaczne pole swobodzie sędziowskiej. Wymagania co do kauzalności jako przesłanki powstania odpowiedzialności za szkodę ujęto według koncepcji związku typu *conditio sine qua non* (art. 4:101), przy czym nie uwzględnia się szczególnej podatności na naruszenie występującej po stronie konkretnego poszkodowanego. Zbliżonym do dyskrejonalnego prawem sędziowskim miałyby być również oddalenie powództwa w przypadku zgody poszkodowanego na naruszenie i działania na własne ryzyko (art. 5:101); w razie powstania szkody w wielkich rozmiarach (a zatem czynnika o charakterze czysto obiektywnym), sąd władałby kompetencją do miarkowania odszkodowania (art. 6:202). Indemnizacji ma podlegać utrata możliwości korzystania z rzeczy (art. 2:206). *Curiosum* stanowi wyrażne wyłączenie stosowania mechanizmu *compensatio lucri cum damno* (art. 6:103) oraz przyjęcie, iż zawinione przyczynienie poszkodowanego ma stanowić podstawę do redukcji odszkodowania, choć niski stopień winy nie jest w ogóle uznawany za przyczynienie (art. 5:102 ust. 1). Alternatywę dla roszczenia odszkodowawczego miałyby stanowić roszczenie o wydanie korzyści uzyskanych przez dłużnika (art. 6:101). Na gruncie projektu Wspólnotowej Ramy Odniesienia (DCFR) autorstwa Ch. Von Bara w ramach odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania deklaruje się: indemnizację szkody przyszłej (art. 3:701 ust. 2), wymaganie przewidywalności strat (z wyjątkiem przypadków złego zamiaru, rażącego niedbalstwa i lekkomyślności, art. 3:703) oraz zniesienie odpowiedzialności w zakresie, w jakim poszkodowany doprowadził do przyczynienia lub mógłby ograniczyć stratę (art. 3:704 i n.). Określenie tego zakresu jest jednak bardzo trudne, dlatego można temu modelowi przeciwstawić konstrukcję redukcji odszkodowania znaną prawu polskiemu (Kaliński, 2014, s.17).

2.2. Z kolei w Zasadach Europejskiego Prawa Kontraktów (PECL) z 1998 r., autorstwa O. Lando, uwagę zwracają: dopuszczenie indemnizacji szkody przyszłej (art. 9:501 według nowej numeracji), co do kauzalności – wprowadzenie wymagania przewidywalności szkody (a nie tylko naruszenia) w chwili zawarcia umowy, wyłączonego jedynie dla przypadków złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa dłużnika (art. 9:503). Kadłubowa jest regulacja przyczynienia poszkodowanego, przewidująca brak odpowiedzialności dłużnika w zakresie, w jakim doszło do przyczynienia (art. 9:504); aktualne pozostają w tej kwestii zastrzeżenia zgłoszone wyżej co do propozycji DCFR. Zasady Europejskiego Prawa Czynów Niedozwolonych (PETL) wprowadzają w zasadzie uznaniowe kryteria odpowiedzialności za szkodę czysto majątkową, dopuszczając swobodną jej redukcję (art. 2:102). Również w tym przypadku ujęcie kauzalności jako przesłanki powstania odpowiedzialności wymaga związku przyczynowego typu *conditio sine qua non* (art. 3:101), gdy zaś chodzi o kauzalność wypełniającą odpowiedzialność decydować ma kryterium przewidywalności (art. 3:201). Nie uwzględnia się w zasadzie *causae supervenientis* (art. 3:104 ust. 1), chyba

że szkodę mogłaby wywołać przyczyna obciążająca poszkodowanego (art. 3:106). Niejasne, właściwie uznaniowe, są kryteria wyłączenia odpowiedzialności w przypadku obrony koniecznej, stanu wyższej konieczności i działania na własne ryzyko (art. 7:101). Przyczynienie poszkodowanego ma być oceniane z odwołaniem się do względów słuszności i może powodować wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności (art. 8:101). Zmniejszenie zdolności do pracy zarobkowej – w zakresie szkody na osobie – jest uznane za szkodę abstrakcyjną (art. 10:202 ust. 1). Zasady dopuszczają także miarkowanie odszkodowania wyłącznie ze względu na nadmierne obciążenie dłużnika (art. 10:401). Zasady UNIDROIT w ujęciu z 2004 r. dopuszczają naprawienie szkody przyszłej (art. 7.4.3.1) i utraty szans (art. 7.4.3.2). W kontekście kauzalności wymagają przewidywalności szkody, jednak bez przywiązywania wagi do winy umyślnej (art. 7.4.4). Przyczynienie poszkodowanego – stan, w którym szkodę można częściowo przypisać wierzycielowi – również w tym modelu powoduje redukcję odszkodowania w trudnym do określenia zakresie, w jakim poszkodowany przyczynił się do uszczerbku (art. 7.4.7) (Kaliński, 2014, s.18).

2.3. Kolejną grupą, pracującą nad ujednoczeniem prawa materialnego była Europejska Grupa Prawa Deliktów została powołana do życia w 1992 roku w Tilburgu z inicjatywy prof. Jaapa Spiera. W skład grupy weszli profesorowie z wybranych krajów Europy, a także RPA, Izraela i Stanów Zjednoczonych. Projekt grupy zatytułowany „Zasady europejskiego prawa deliktów” (dalej: z.e.p.d.), na wzór projektu przygotowanego przez Komisję Lando, liczy 36 artykułów i obejmuje na razie jedynie część I – Zasady ogólne. W przyszłości planowane są dalsze części projektu. Obecnie istniejąca część I dzieli się na sześć tytułów: tytuł I – Norma podstawowa; tytuł II – Ogólne warunki odpowiedzialności; tytuł III – Podstawy odpowiedzialności; tytuł IV – Zarzuty; tytuł V – Wielość sprawców; tytuł VI – Uprawnienia poszkodowanego (Remedies). Całość otwiera przepis art. 1:101 ust. 1: „Osoba, której można prawnie przypisać szkodę wyrządzoną innej osobie, jest odpowiedzialna za naprawienie tej szkody”. Pojęcie „szkody” zdefiniowano w art. 2:101 jako „...materialne lub niematerialne naruszenie interesu prawnie chronionego”. Projekt wychodzi z założenia stopniowalnej ochrony interesu: „Zakres ochrony danego interesu zależy od jego natury; im wyższa jego wartość, precyzja jego określenia i jego oczywistość, tym szersza jego ochrona”. Najwyższym stopniem ochrony cieszą się życie, integralność cielesna i umysłowa, a także wolność i godność ludzka; na drugim miejscu pod względem ochrony znajdują się prawa majątkowe, w tym prawa na rzeczach niematerialnych. W zakresie ochrony tzw. czystego interesu gospodarczego z.e.p.d. postanawiają:

Ochrona czystych interesów gospodarczych lub stosunków umownych może być bardziej ograniczona pod względem zakresu. W takich wypadkach należy mieć należyty wzgląd na bliskość pomiędzy sprawcą a zagrożonym interesem albo na fakt, że sprawca jest świadom faktu, że spowoduje szkodę, nawet jeśli jego interesy są w sposób konieczny niżej cennie niż interesy ofiary.

W zakresie podstaw odpowiedzialności z.e.p.d. przyjmują trójpodział na: odpowiedzialność na zasadzie winy, odpowiedzialność na zasadzie ryzyka oraz odpowiedzialność za osoby trzecie. W odniesieniu do odszkodowania czytamy:

Odszkodowanie jest to suma pieniężna mająca na celu naprawienie szkody wyrządzonej ofierze, to znaczy przywrócenie jej, na ile jest to możliwe za pomocą pieniędzy, do takiego

położenia, w którym znajdowałyby się, gdyby delikt nie został popełniony. Odszkodowanie służy także zapobieganiu naruszeń.

Naprawienie szkody *in natura* jest uważane za okoliczność wyjątkową, dopuszczalną tylko w sytuacji, gdy jest to możliwe i nie jest zbyt uciążliwe (Mańko, 2004a, s. 147–148).

2.4. Kolejnym zespołem działającym w obrębie Grupy Badawczej von Bara jest Zespół Roboczy do spraw Zobowiązań Pozaumownych działający na Uniwersytecie w Osnabrück. Przywództwo Zespołu sprawuje sam przewodniczący Grupy Badawczej, Christian von Bar. Ponadto w jego skład wchodzi dziesięć osób, w tym trzy ze stopniem naukowym doktora. Zespół przygotował trzy projekty – projekt prawa 74 deliktów, prawa *negotiorum gestio* oraz prawa bezpodstawnego wzbogacenia. Kolejny projekt przygotowany przez Zespół to projekt przepisów odnoszący się do deliktów (dalej: pd). Jest on niezwykle obszerny, bo liczy aż 60 artykułów. Przyjęto w nim ogólną zasadę odpowiedzialności deliktowej: „Osoba, która ponosi prawnie relewantną szkodę, ma prawo do jej naprawienia przez osobę, która spowodowała szkodę umyślnie albo przez niedbalstwo, albo jest odpowiedzialna inaczej za spowodowanie szkody”. Projekt cechuje znaczna kazuistyka oraz pewna 78 zawłość użytych sformułowań. W projekcie zdefiniowano poszczególne „typy” deliktów, to jest – w języku projektu – sytuacje, w których powstaje prawnie relewantna szkoda. Ponadto określono pojęcie umyślności, niedbalstwa, wprowadzono odpowiedzialność rodziców za dzieci, pracodawcy za pracowników, odpowiedzialność za produkt, za szkody wyrządzone środowisku naturalnemu, szkody komunikacyjne oraz odpowiedzialność osób posiadających przedmioty niebezpieczne lub prowadzących „niebezpieczną działalność”. Ponadto – co stanowi istotne i niebezpieczne *novum* – twórcy projektu przewidzieli odpowiedzialność zbiorową. Zgodnie z art. 2:203:

Jeżeli członek grupy umyślnie spowodował osobie trzeciej prawnie relewantną szkodę, inni członkowie grupy są odpowiedzialni za szkodę, o ile ryzyko umyślnego wywołania szkody było przewidywalne, a członkowie powinni byli powstrzymać się od członkostwa w grupie.

Proponowany przepis budzi poważne wątpliwości z punktu widzenia zasady państwa prawnego (Mańko, 2004a, s. 147–148).

3. Problem uprawnień UE a kodyfikacji prawa prywatnego

Na przestrzeni ostatnich kilku lat widoczne jest znaczna zmiana stanowiska instytucji europejskich wobec idei europejskiego kodeksu. To, co w latach siedemdziesiątych czy osiemdziesiątych mogło być propagowane jedynie podczas sympozjów naukowych albo kolacji z udziałem profesorów, obecnie znajduje wyraz w komunikatach, uchwałach i opiniach, publikowanych w „Dzienniku Urzędowym UE”. Dynamizacja ta z pewnością pozostaje w związku z ogólnymi kierunkami integracji europejskiej, której wyrazem są Karta Praw Podstawowych czy przygotowany przez Konwent projekt traktatu konstytucyjnego. Niewątpliwie, poparcie dla idei wydania europejskiego kodeksu cywilnego stanowi, ze strony Komisji i Parlamentu, przejaw woli dalszego rozszerzenia kompetencji Unii kosztem państw członkowskich, co budzi wątpliwości z punktu widzenia zasady pomocniczości (Mańko, 2004c, s. 48).

W ostatnich latach narosło wiele wątpliwości wokół EKC. Słusznie podkreśla się w literaturze, że europejski kodeks cywilny miałby wymiar silnie symboliczny (Pisuliński, 2006, s. 100;

Hesselink, 2006, s. 316). Padały argumenty, że pozwoli ujednoczyć rynek. Jednak w literaturze silnie zwraca się uwagę, że wpływ różnorodności systemów prawnych na funkcjonowanie wspólnego rynku jest jedynie hipotetyczny. Różnorodność systemów prawnych pozwala, poza tym, na wybranie stronom w przypadku umów w obrocie międzynarodowym, taki system prawny, który im najbardziej odpowiada (Pisuliński, 2006, s. 101). Pojawiłby się istotny problem, czy możliwe jest stosowanie w sposób w miarę jednolity takiego kodeksu w krajach o różnych tradycjach i kulturach prawnych. Nie zawsze te same przepisy są bowiem identycznie interpretowane przez sądy⁷. Jak wskazuje jednak M.W. Hesselink, „o ile ustawodawstwo w dziedzinie prawa umów oparte na polityce ochrony konsumenta posiada niewątpliwą podstawę prawną, o tyle żaden z artykułów części o obywatelstwie w traktacie ani żaden inny przepis traktatu nie wydają się zapewniać podstawy do wydania przepisów (nie mówiąc już o kodeksie) dotyczących europejskiego prawa umów traktowanego jako kwestia europejskiego obywatelstwa” (Hesselink, 2008, s. 221, za: Mańko 2017, s. 88). Poparcie dla idei wydania europejskiego kodeksu cywilnego stanowi, ze strony Komisji i Parlamentu, przejaw woli dalszego rozszerzenia kompetencji Unii kosztem państw członkowskich, co budzi wątpliwości z punktu widzenia zasady pomocniczości (Mańko, 2004c, s. 48).

III. Prace ustawodawcze nad kwestią odpowiedzialności w ramach UE

Prace nad kodyfikacją prawa prywatnego w ramach UE wyraźnie zwolniły tempa. Wydaje się, że punkt ciężkości został obecnie przeniesiony na uchwalanie i wdrażanie dyrektyw oraz na zainteresowanie normami jurysdykcyjnymi. Zauważyć należy, że pierwotnie EWG koncentrowała się na prawie publicznym gospodarczym, na znoszeniu barier w handlu. Wolny przepływ towarów pociąga jednak wydanie w latach siedemdziesiątych pierwszych dyrektyw odnoszących się do ubezpieczeń i odpowiedzialności za szkody⁸. W dalszej części rozważań przyglądnijemy się wpływowi prawa europejskiego na sposób ujednoczenia prawa ubezpieczeń w dzisiejszej UE.

W motywach do dyrektywy Rady z dnia 24 kwietnia 1972 r. czytamy, że

*celem Traktatu jest stworzenie wspólnego rynku, który jest analogiczny do rynku krajowego, a jednym z kluczowych warunków do stworzenia takiego rynku jest wprowadzenie swobody przepływu towarów i osób [...]*⁹.

Postanowiono wówczas o zniesieniu kontroli zielonej karty dla samochodów normalnie przebywających w państwie członkowskim i wjeżdżających na terytorium drugiego państwa członkowskiego¹⁰.

⁷ Na ten problem wyraźnie wskazuje Pisuliński (2006, s. 107) i podaje jako przykład orzecznictwa państw zaborczych w Polsce (zob. też Rajski, 2002; 2006).

⁸ Pierwsza z dyrektyw w tym obszarze to pierwsza dyrektywa Rady 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 (72/166/EWG). Następnie dyrektywa Rady z dnia 24 lipca 1973 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do podejmowania i prowadzenia działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie (73/239/EWG), «OJ» seria L, nr 228, s. 3 i nast.; następnie tzw. druga dyrektywa 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 (DzU 1984, L 8, s. 17).

⁹ Jedynym celem kontroli granicznych obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych, jest ochrona interesów osób, które mogą stać się ofiarami wypadków spowodowanych przez te pojazdy; istnienie takich kontroli granicznych wynika z różnic między krajowymi przepisami w tym zakresie; różnice te, mogą być przeszkodą w swobodnym przepływie pojazdów mechanicznych i osób w obrębie Wspólnoty; ma to więc bezpośredni efekt na ustanowienie i funkcjonowanie wspólnego rynku. Dyrektywy Rady z dnia 24 kwietnia 1972.

¹⁰ Może zostać zrealizowana na podstawie porozumienia między sześcioma krajowymi biurami ubezpieczeniowymi, w ramach którego każde biuro krajowe gwarantowałoby wynagrodzenie szkód i strat zgodnie z przepisami prawa krajowego uprawniające do odszkodowania, spowodowanych na jego terytorium przez jeden z tych pojazdów, bez względu na to, czy był ubezpieczony czy nie; takie porozumienie gwarancyjne opiera się na domniemaniu, że wszystkie wspólnotowe pojazdy mechaniczne podróżujące na terytorium Wspólnoty są ubezpieczone; prawo wewnętrzne każdego Państwa Członkowskiego powinno więc przewidywać obowiązek ubezpieczenia pojazdów od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczenie powinno być ważne na całym terytorium Wspólnoty; takie przepisy krajowe może jednak przewidywać odstępstwa w stosunku do niektórych osób i niektórych pojazdów. Dyrektywa Rady

Postanowienia pierwszej dyrektywy wprowadziły bowiem na obszarze całej Unii Europejskiej obowiązkowe ubezpieczenie OC z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych, a całokształt regulacji prawnych UE związanych z obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych precyzyjnie określił jego kształt prawny, wyznaczając ścieżki międzynarodowej współpracy w tym zakresie (Konieczna, 2018, s. 82). Dyrektywa ta dała początek wdrażania w porządkach krajowych minimalnych standardów dotyczących odpowiedzialności w krajach unijnych.

Kolejną istotną dyrektywą z punktu widzenia zapewniania przez Unię swobodnego przepływu osób, towarów i usług jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 009/103/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. W dyrektywie stwierdzono, że:

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenie komunikacyjne) ma dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzi ono również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowi znaczącą część wspólnotowego rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania Wspólnoty w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych na ich terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków.

W celu ujednoczenia rynku ubezpieczeń europejskich została także wydana o dyrektywa 2002/92/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie pośrednictwa ubezpieczeniowego (Dz. Urz. UE L 9/3 z 2002 r.)¹¹.

Analizując kwestię odpowiedzialności i szkody z punktu widzenia prawodawcy europejskiego, należy wspomnieć o dwóch rozporządzeniach Rzym I¹² i Rzym II¹³. Podstawy prawnej dla prac nad projektem rozporządzenia dostarczyło wejście w życie z dniem 1 maja 1999 r. traktatu amsterdamskiego¹⁴. W zmodyfikowanym wówczas Traktacie Ustanawiającym Wspólnotę Europejską

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 (72/166/EWG).

¹¹ Ubezpieczenie OC pośredników ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych – (art. 4 dyrektywy). Pośrednicy ubezpieczeniowi i reasekuracyjni posiadają ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej obejmujące całe terytorium Wspólnoty, lub jakąś inną, porównywalną gwarancję odpowiedzialności, wynikającej z zaniedbania zawodowego, opiewającą przynajmniej na 1 000 000 EUR w stosunku do każdego roszczenia oraz 1 500 000 EUR rocznie w stosunku do wszystkich roszczeń, o ile takie ubezpieczenie lub porównywalna gwarancja nie zostały już przewidziane przez zakład ubezpieczeń, zakład reasekuracji lub inny zakład, w którego imieniu działa pośrednik ubezpieczeniowy lub reasekuracyjny lub w którego imieniu pośrednik ubezpieczeniowy lub reasekuracyjny jest upoważniony do działania, lub taki zakład, który ponosi pełną odpowiedzialność za działania pośrednika.

¹² Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. (Rzym I) o prawie właściwym dla zobowiązań umownych

¹³ Rozporządzenie (WE) NR 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaukładowych („Rzym II”).

¹⁴ W motywach do rozporządzenia Rzym II czytamy: „W programie haskim (4) przyjętym na posiedzeniu Rady Europejskiej w dniu 5 listopada 2004 r. wezwano do aktywnego kontynuowania prac nad normami kolizyjnymi odnoszącymi się do zobowiązań pozaukładowych („Rzym II”). W celu zwiększenia przewidywalności wyników sporów, pewności w zakresie prawa właściwego i swobodnego przepływu orzeczeń sądowych prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga, aby obowiązujące w państwach członkowskich normy kolizyjne wskazywały to samo prawo krajowe, bez względu na to, do sądu jakiego państwa wniesiono sprawę”.

znalazł się art. 65, przewidujący – jako środek wspierania rynku wewnętrznego – współpracę sądową w sprawach cywilnych. Ma ona zmierzać m.in. do zapewnienia zgodności norm państw członkowskich w dziedzinie kolizji praw. Jeszcze w tym samym roku w obrębie Komisji Europejskiej powstał pierwszy projekt rozporządzenia obejmującego normy kolizyjne miarodajne dla zobowiązań pozaumownych. Równolegle Europejska Grupa ds. Międzynarodowego Prawa Prywatnego opracowała projekt konwencji regulującej tę samą problematykę. Projekty te posłużyły za podstawę dalszych prac nad projektem rozporządzenia (Żarnowiec 2009, s. 87). Zakresem przedmiotowym rozporządzenia objęto zobowiązania pozaumowne w sprawach cywilnych i handlowych, bez względu na ich źródło, a także przyjętą zasadę odpowiedzialności. Prawo właściwe do ich oceny na podstawie przepisów rozporządzenia znajdzie natomiast zastosowanie – zgodnie z zasadą uniwersalizmu – bez względu na to czy jest ono prawem państwa członkowskiego, czy też nie (Żarnowiec, 2009, s. 88).

W rozporządzeniu Rzym I terytorialny zakres zastosowania rozporządzenia określony został dwupoziomowo. Po pierwsze, wyznaczają go granice państw członkowskich związanych jego przepisami; po drugie, wyznaczany jest przez podstawowy łącznik kolizyjnoprawny przyjęty przez twórców rozporządzenia, którym jest umiejscowienie ryzyka. Zgodnie z art. 1 ust. 4 rozporządzenia, państwami członkowskimi w rozumieniu jego przepisów są państwa UE związane jego przepisami, z wyjątkiem przepisów art. 3 ust. 4 oraz art. 7, w treści których termin ten oznacza wszystkie państwa członkowskie UE. Tym samym w zakresie przepisów kolizyjnoprawnych, dotyczących umowy ubezpieczenia, rozporządzenie stosuje się również wobec umów ubezpieczenia pokrywających ryzyka położone w Danii, która jest jedynym państwem członkowskim UE nieuczestniczącym w procesie harmonizacji prawa prywatnego na mocy postanowień art. 61–65 TWE. Takie rozróżnienie, odnoszące się do zakresu terytorialnego zastosowania rozporządzenia, zostało wprowadzone z uwagi na to, że rozporządzenie zastępuje przepisy kolizyjne występujące w dyrektywach, które podlegały implementacji do krajowych porządków prawnych, również w Danii, dzięki czemu możliwe jest zapewnienie jednolitości i kontynuacji stosowania dotychczasowych przepisów prawa wraz z ewentualnymi zmianami, wynikającymi z tego, że rozporządzenie inkorporuje również inne przepisy prawa wspólnotowego, w których zawarte były normy kolizyjne (Bělohávek, 2010, s. 1193).

Należy zauważyć, że podczas prac nad dyrektywą Parlamentu i Rady 2009/138/WE z 25 listopada 2009 r. w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Wyłagalność II) w jednej z propozycji przepisów tej dyrektywy pojawił się art. 176 mówiący, że nawet państwa członkowskie niestosujące Rzym I są zobowiązane stosować jego postanowienia w celu określenia prawa właściwego dla umów ubezpieczenia, w zakresie określonym w art. 7 tego rozporządzenia. Ostatecznie, w treści przyjętej dyrektywy propozycja ta została umieszczona w punkcie 88 Preambuły oraz powtórzona w art. 178 dyrektywy. Zastosowanie takiego zabiegu legislacyjnego zapewniło, iż w stosunku do umów ubezpieczenia Dania również jest zobowiązana stosować przepisy kolizyjne wskazane w art. 7 rozporządzenia. Zakresem przedmiotowym art. 7 ust. 1 rozporządzenia objęte zostały umowy ubezpieczenia, co do których wcześniej nie istniały regulacje wspólnotowe o charakterze kolizyjnoprawnym, tj. umowy zawierane przez ubezpieczycieli nieposiadających siedziby lub oddziału na terytorium UE oraz umowy pokrywające ryzyka zlokalizowane na terenie państw członkowskich UE. W ten sposób zostało

zlikwidowane zróżnicowanie norm kolizyjnych dla takich umów ubezpieczenia, które były stosowane przez państwa członkowskie na podstawie obowiązujących regulacji zawartych w dyrektywach lub na podstawie postanowień prawa wewnętrznego tych państw – były one bowiem wyłączone spod zakresu zastosowania konwencji rzymskiej na mocy art. 1 ust. 3¹⁵.

IV. Orzecznictwo TSUE

Na kanwie rozporządzeń i dyrektyw zaczyna rozwijać się orzecznictwo TSEU dotyczące odpowiedzialności.

Jednym z ważniejszych, szeroko omawianych wyroków, który ma wpływ i na nasze wewnętrzne prawo dotyczące odpowiedzialności jest wyrok TSUE z 4 września 2018 r. w sprawie C-80/17. Trybunał orzekł, że:

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, zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r., należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe, gdy dany pojazd jest w dalszym ciągu zarejestrowany w państwie członkowskim i jest zdolny do jazdy, lecz w związku z decyzją jego właściciela, który nie ma już zamiaru go prowadzić, pozostaje zaparkowany na terenie prywatnym. Artykuł 1 ust. 4 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych, zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r., należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które przewidują, że instytucja wskazana w tym przepisie ma prawo wystąpić z roszczeniem nie tylko przeciwko osobie odpowiedzialnej lub osobom odpowiedzialnym za spowodowanie wypadku, ale również przeciwko osobie, która podlegała obowiązkowi zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdu, który spowodował szkody podlegające naprawieniu przez tę instytucję, lecz nie zawarła w tym celu umowy, nawet jeśli osoba ta nie ponosi odpowiedzialności cywilnej za wypadek, w ramach którego wystąpiły te szkody.

Zakres obowiązkowej interwencji instytucji odszkodowawczej przewidzianej w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy pokrywa się zatem, w przypadku szkód spowodowanych ruchem nieubezpieczonego pojazdu, z zakresem ogólnego obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. Stwierdzono w nim prawo funduszu gwarancyjnego do regresu wobec posiadacza

¹⁵ Do zakresu przedmiotowego rozporządzenia włączono przepisy kolizyjne, które w poprzednim stanie prawnym zawarte były w poszczególnych dyrektywach. Tym samym zakres prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia uregulowano w rozporządzeniu bardzo szeroko. Należy mieć również na uwadze, że kryterium oceny, na podstawie którego dokonuje się wskazania prawa właściwego, w dalszym ciągu jest umiejscowienie ryzyka, przy czym przepisy rozporządzenia znajdują zastosowanie w następujących sytuacjach:

- 1) dla umów ubezpieczenia tzw. dużych ryzyk – bez rozróżnienia, czy umiejscowione jest ono na terenie państwa członkowskiego, czy też nie;
- 2) dla umów ubezpieczenia obejmujących tzw. ryzyka masowe – w przypadku umiejscowienia ich na terenie państw członkowskich UE;
- 3) dla umów ubezpieczenia obejmujących tzw. ryzyka masowe – umiejscowionych poza terytorium państw członkowskich UE (Kowalewski i Bzdryń, 2012, s. 72–73).

pojazdu nieubezpieczonego w zakresie OC za szkody spowodowane ruchem tego pojazdu¹⁶. Jak wynika z brzmienia art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy, państwa członkowskie zobowiązane są do utworzenia instytucji mającej za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianych w prawie Unii, za szkody majątkowe i uszkodzenia ciała spowodowane między innymi przez pojazd, w stosunku do którego nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia. Wypłata odszkodowania przez taką instytucję została ustanowiona jako środek ostateczny, przewidziany wyłącznie w przypadkach określonych w tym przepisie, i nie może zostać uznana za wprowadzenie w życie systemu gwarancji ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów poza rzeczonymi przypadkami¹⁷.

W wyroku Trybunału z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawach połączonych C-359/14 i C-475/14 dokonano wykładni art. 14 lit. b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy dokonywać w ten sposób, że przepis ten nie przewiduje szczególnej normy kolizyjnej, na podstawie której należałoby ustalać prawo właściwe dla roszczeń regresowych między ubezpieczycielami w okolicznościach, takich jak rozpatrywane w postępowaniach głównych. Wykładni rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 864/2007 z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) należy dokonywać w ten sposób, że prawo właściwe dla roszczeń regresowych ubezpieczyciela pojazdu ciągnącego – który wypłacił odszkodowanie osobom poszkodowanym w wypadku spowodowanym przez kierującego tym pojazdem – względem ubezpieczyciela przyczepy ciągniętej w chwili tego wypadku przez ten pojazd należy ustalić na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 593/2008, jeżeli przepisy regulujące odpowiedzialność deliktową, mające zastosowanie do tego wypadku na mocy art. 4 i nast. rozporządzenia nr 864/2007, przewidują podział odpowiedzialności za naprawienie wyrządzonej szkody.

Wyrok Trybunału z 15 listopada 2018 r. w sprawie C-648/17 zinterpretował 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. Trybunał stanął na stanowisku, 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

¹⁶ Początkiem sprawy było zaprzestanie korzystania z pojazdu przez właścicielkę, obywatelkę Portugalii. Od tego czasu przechowywała go na podwórku domu. Jednak nie dokonała urzędowego wycofania auta z ruchu, a także nie ubezpieczyła pojazdu. Jej syn bez wiedzy matki wszedł w posiadanie pojazdu i spowodował nim wypadek, w którym zginął wraz z dwoma pasażerami. Fundo de Garantia Automóvel (portugalski fundusz gwarancyjny) wypłacił następcom prawnym pasażerów pojazdu odszkodowanie za szkody, a następnie wystąpił do właścicielki o zwrot wypłaconych świadczeń.

¹⁷ Zob. podobnie wyr. z 1.07.2013 r., *Csonka i in.*, C409/11, EU:C:2013:512, pkt 30–32.

osobę niż osoba wskazana w polisie ubezpieczeniowej¹⁸. 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.

V. Podsumowanie

Warto zaryzykować tezę, że obecnie nie możemy mówić o zjawisku wspólnej kultury prawa prywatnego w Europie (Mańko, 2004a, s. 154; Kamiński, 2000, s. 40). Organy europejskie czy też państwa narodowe, podejmując decyzję o swobodnym przepływie osób, towarów i usług czy też obecnie o budowie wspólnego obszaru wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości zmuszone były poszukiwać instrumentów spajających te wolności. Dokonywano tego na różne sposoby. Organy jednocześnie rozpoczęły swoją działalność ustawodawczą poprzez uchwalanie i nakazanie wdrażania dyrektyw. Dyrektywy odnoszące się do odpowiedzialności były jednymi z pierwszych wydawanych przez dzisiejszą UE. Z czasem zrodziła się myśl stworzenia jednolitego kodeksu cywilnego. Prace w różnych grupach trwały przez kilkadziesiąt lat. Obecnie prace, mogłoby się wydawać, uległy spowolnieniu. Niemniej jednak, można postawić ostrożną tezę, że prace, jakkolwiek nie wychodząc z fazy projektów, mogły mieć wpływ na ustawodawstwo unijne oraz orzecznictwo TSUE¹⁹. W tym zakresie istotne jest prowadzenie dalszych badań.

Kwestia odpowiedzialności jest jedną w ważniejszych zarówno teoretycznie, jak i praktycznie instytucji w ramach budowania wspólnego obszaru wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości. Sam fakt, że działał zespół do kodyfikowania prawa w ramach UE w zakresie odpowiedzialności deliktowej świadczy o randze instytucji odpowiedzialności.

Zaznaczyć należy, że artykuł ma jedynie charakter przyczynkowy do dalszych dyskusji i poszukiwań naukowych, badań w tym obszarze.

Bibliografia

- von Bar, C. (2000). Prace nad projektem Europejskiego Kodeksu Cywilnego. *Państwo i Prawo*, 10.
- von Bar, C. (2002). Od zasad do kodyfikacji: perspektywy europejskiego prawa prywatnego. *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, XI(2).
- Bělohlávek, A. (2010). *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja Rzymska. Komentarz, T. 1*. Warszawa: C.H. Beck.
- Bierć, A. (2012). *Zarys prawa prywatnego. Część ogólna*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Hesselink, M.W. (2006). Polityczne aspekty europejskiego kodeksu cywilnego. *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, 2.
- Hesselink, M.W. (2008). Europejskie prawo umów: kwestia ochrony konsumenta, obywatelstwa czy sprawiedliwości. *Nowa Europa*, 11.
- Hondius, E. i Wiewiorowska-Domagalska, A. (2002). Europejski kodeks cywilny (Analiza prac Grupy Studyjnej). *Państwo i Prawo*, 6.

¹⁸ Zob. podobnie wyr. z 1.12.2011 r., *Churchill Insurance Company Limited i Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, pkt 33–44 i przytoczone tam orzecznictwo.

¹⁹ Efektem wspólnych prac Grupy Acquis i Grupy Studyjnej było opublikowanie w 2008 r. Wspólnych Ram Odniesienia (Draft Common Frame of Reference). Zauważyć należy, że DCFR mają charakter kodyfikacyjny, jednak niewiążący. Jest to klasyczny przykład tzw. *soft law*. Nie mniej jednak akt ten jest traktowany jako zbiór definicji, podstawowych zasad i reguł modelowych stanowiących punkt odniesienia i materiał przy tworzeniu prawa UE (zob. Lehmann, 2007; Rajski, 2008; Bierć, 2012, s. 80).

- Lehmann, J. (2007). Europejski Kodeks Cywilny. *Palestra*, 7–8.
- Kaliński, M. (2014). *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa: C.H. Beck.
- Kamiński, I.C. (2000). Kontrowersje wokół pojęcia europejskiej kultury prawa prywatnego. *Państwo i Prawo*, 1.
- Konieczna, K. (2018). Granice pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu prawa Unii Europejskiej dotyczącego obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych – uwagi na tle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 4.
- Kowalewski, E. i Bzdryń, A. (2012). Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia w świetle prawa polskiego na tle regulacji europejskich. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 1.
- Mańko, R. (2004a). *Europejski kodeks cywilny – stan prac nad projektem i i perspektywy dalszego rozwoju. Studia Iuridica*, XLIII.
- Mańko, R. (2004b). Prawo prywatne w Unii Europejskiej. Perspektywy na przyszłość. *Zeszyty Naukowe Podyplomowego Studium Prawa Europejskiego UW*, 1.
- Mańko, R. (2004c). Instytucje UE wobec idei europejskiego kodeksu prawa prywatnego. *Przegląd Prawa Europejskiego*, 2.
- Mańko, R. (2017). Idee polityczne i prawne a kultura unijnego prawa prywatnego – przyczynek do dalszych badań. *Miscellanea Historico-Iuridica*, XVI(2).
- Pisuliński, J. (2006). Kilka pytań o europejski kodeks cywilny. *Transformacje Prawa Prywatnego*, 2.
- Rajski, J. (2002). Kierunki rozwoju europejskiego prawa kontraktów. *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, 1.
- Rajski, J. (2006). Nowy etap rozwoju europejskiego prawa prywatnego. *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, 1.
- Rajski, J. (2008). Rozwój tendencji do europeizacji prawa prywatnego. W: M. Pazdan, W. Popiołek, E. Rott-Pietrzyk, M. Szpunar, (red.), *Europeizacja prawa prywatnego* (t. II). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Sójka-Zielińska, K. (1973). *Wielkie Kodyfikacje XIX wieku*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Sójka-Zielińska, K. (2009). *Wielkie Kodyfikacje cywilne. Historia i współczesność*. Warszawa: Liber.
- Taubenschlag, R. (1969). *Rzymskie prawo prywatne*. Warszawa: PWN.
- Żarnowiec, Ł. (2009). Prawo właściwe dla odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny w świetle przepisów rozporządzenia Rzym II. *Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego*, 5.