Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 4 września 2018 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 72/166/EWG – Artykuł 3 ust. 1 – Druga dyrektywa 84/5/EWG – Artykuł 1 ust. 4 – Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia – Pojazd zaparkowany na terenie prywatnym – Przysługujące instytucji odszkodowawczej prawo do wystąpienia z roszczeniem przeciwko właścicielowi nieubezpieczonego pojazdu

W sprawie C-80/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy, Portugalia) postanowieniem z dnia 7 lutego 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 14 lutego 2017 r., w postępowaniu:

Fundo de Garantia Automóvel

przeciwko

Alinie Antónii Destapado Pão Mole Julianie,

Cristianie Micaeli Caetano Julianie,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz i J. Malenovský, prezesi izb, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev (sprawozdawca), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras i E. Regan, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 30 stycznia 2018 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandesa, M. Figueireda i T. Larsena, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego oraz M. Hellmanna, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: portugalski.

– w imieniu Irlandii przez M. Browne, G. Hodge, E. Creedon i A. Joyce'a, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez G. Gilmore, BL,

– w imieniu rządu hiszpańskiego przez V. Ester Casas, działającą w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez P. Garofolego, avvocato dello Stato,

– w imieniu rządu łotewskiego przez I. Kucinę i G. Bambāne, działające w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez S. Brandona, C. Brodie, R. Fadoju i G. Brown, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez A. Batesa, barrister,

– w imieniu Komisji Europejskiej przez K.P. Wojcika i B. Rechenę, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 26 kwietnia 2018 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 1972, L 103, s. 1), zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. 2005, L 149, s. 14) (zwanej dalej „pierwszą dyrektywą"), oraz art. 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 (Dz.U. 1984, L 8, s. 17), zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. 2005, L 149, s. 14) (zwanej dalej „drugą dyrektywą").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Fundo de Garantia Automóvel (ubezpieczeniowym funduszem gwarancyjnym, Portugalia, zwanym dalej „funduszem") a Aliną Antónią Destapado Pão Mole Julianą i Cristianą Micaelą Caetano Julianą w przedmiocie zwrotu odszkodowania wypłaconego przez fundusz na rzecz poszkodowanych w wypadku, w którym uczestniczył należący do A.A. Destapado Pão Mole Juliany pojazd prowadzony przez jej syna.

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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11) uchyliła między innymi dyrektywy pierwszą i drugą. Niemniej jednak, zważywszy na moment zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym, należy wziąć pod uwagę te dwie ostatnie dyrektywy.

4 Artykuł 1 pierwszej dyrektywy stanowił:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

1. »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, niejeżdżący po szynach, oraz każd[ą] przyczep[ę] zespolon[ą] lub nie;

[…]”.

5 Artykuł 3 ust. 1 tej dyrektywy przewidywał:

„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 4 rzeczonej dyrektywy stanowił:

„Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów art. 3 w stosunku do:

a) niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych; lista takich osób zostaje sporządzona przez dane państwo i notyfikowana do innych państw członkowskich i do Komisji.

   Stosując taką derogację, państwo członkowskie podejmuje stosowne działania, aby zapewnić wypłatę odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych państw członkowskich przez pojazdy należące do takich osób […];

b) niektór[ych] rodzaj[ów] pojazdów lub niektór[ych] pojazd[ów] posiadają[cych] specjalną tablicę; lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostanie sporządzona przez dane państwo i przekazana innym państwom członkowskim i Komisji.

   W takim przypadku państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy, o których mowa w pierwszym akapicie niniejszej litery, były traktowane w taki sam sposób jak pojazdy, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 […]”.

7 Artykuł 1 ust. 4 drugiej dyrektywy stanowił:

„Każde państwo członkowskie utworzy lub upoważni instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1.

Pierwszy ustęp [akapit] nie narusza prawa państw członkowskich do uznawania odszkodowania wypłacanego przez tę instytucję za pomocnicze lub główne, a także prawa do ustanowienia przepisów regulujących zaspokajanie roszczeń przysługujących tej instytucji wobec osoby odpowiedzialnej lub osób odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku i innych ubezpieczycieli lub organów zabezpieczenia społecznego zobowiązanych do wypłaty odszkodowania poszkodowanemu w związku z tym samym wypadkiem. Jednakże państwa członkowskie nie mogą zezwolić tej instytucji na uzależnienie wypłaty odszkodowania od wykazania przez poszkodowanego w jakikolwiek sposób, że osoba odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego zapłaty”.

Prawo portugalskie

8 Artykuł 1 ust. 1 Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (dekretu z mocą ustawy nr 522/85 w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych) z dnia 31 grudnia 1985 r. (*Diário da República*, seria I, nr 301, suplement 6, z dnia 31 grudnia 1985 r.), w brzmieniu obowiązującym w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym (zwanego dalej „dekretem z mocą ustawy nr 522/85"), przewiduje, że każda osoba, która może ponosić odpowiedzialność cywilną z tytułu naprawienia szkód majątkowych lub niemajątkowych wynikających z obrażeń ciała lub zniszczeń materialnych wyrządzonych osobom trzecim przez silnikowy pojazd lądowy, jego przyczepy lub naczepy, musi być objęta, zgodnie z niniejszym dekretem z mocą ustawy, ubezpieczeniem gwarantującym tę odpowiedzialność, aby taki pojazd został dopuszczony do ruchu.

9 Zgodnie z art. 2 tego dekretu z mocą ustawy obowiązek ubezpieczenia spoczywa zasadniczo na właścicielu pojazdu.

10 Artykuł 8 ust. 1 i 2 dekretu z mocą ustawy nr 522/85 stanowi, że umowa ubezpieczenia gwarantuje odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego za osoby podlegające obowiązkowi ubezpieczenia, o którym mowa w art. 2, i za uprawnionych posiadaczy i kierowców pojazdu oraz gwarantuje zapłatę odszkodowania należnego od sprawców kradzieży, kradzieży kwalifikowanej i zaboru w celu krótkotrwałego użycia pojazdu silnikowego lub od sprawców wypadków drogowych spowodowanych umyślnie, poza pewnymi wyjątkami.

11 Stosownie do art. 21 dekretu z mocą ustawy nr 522/85 na funduszu ciąży obowiązek zapłaty odszkodowań wynikających z wypadków spowodowanych przez pojazdy, które podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i są zarejestrowane między innymi w Portugalii zgodnie z przepisami tego dekretu z mocą ustawy.

12 Z art. 25 rzeczonego dekretu z mocą ustawy wynika, że po zapłaceniu odszkodowania fundusz wstępuje w prawa poszkodowanego, uzyskując również prawo do odsetek ustawowych za zwłokę oraz do zwrotu kosztów poniesionych w celu rozliczenia i windykacji wierzytelności, oraz że osoby, które podlegając obowiązkowi ubezpieczenia, nie zawarły umowy ubezpieczenia, mogą zostać pozwane przez fundusz. Funduszowi przysługuje też roszczenie przeciwko innym osobom odpowiedzialnym za wypadek w odniesieniu do wypłaconych ewentualnie przez niego kwot.

13 Artykuł 503 ust. 1 kodeksu cywilnego stanowi, że ten, kto posiada rzeczywiste władztwo nad jakimkolwiek pojazdem naziemnym i używa go w swoim interesie, nawet za pośrednictwem innej osoby, jest odpowiedzialny za szkody wynikające z ryzyka związanego z pojazdem, nawet jeżeli pojazd ten nie jest w ruchu.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

14 Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana, będąca właścicielką pojazdu mechanicznego zarejestrowanego w Portugalii, zaprzestała prowadzenia tego pojazdu z powodu problemów zdrowotnych i przechowywała go na podwórzu swojego domu, przy czym nie podjęła urzędowych kroków w celu wycofania go z ruchu.

15 W dniu 19 listopada 2006 r. pojazd ten, prowadzony przez syna A.A. Destapado Pão Mole Juliany, który wszedł w jego posiadanie bez wiedzy i zezwolenia matki, wypadł z drogi, wskutek czego śmierć ponieśli kierowca oraz dwie inne osoby, które znajdowały się w tym pojeździe jako pasażerowie.

16 W momencie zdarzenia A.A. Destapado Pão Mole Juliana nie miała zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.

17 Wypłaciwszy następcom prawnym pasażerów tego pojazdu odszkodowanie za szkody wynikające z omawianego wypadku, fundusz zażądał następnie na drodze sądowej zasądzenia od A.A. Destapado Pão Mole Juliany oraz od C.M. Caetano Juliany, córki kierowcy, zwrotu kwoty 437 345,85 EUR.

18 Na swoją obronę A.A. Destapado Pão Mole Juliana podniosła w szczególności, że nie była odpowiedzialna za szkodę oraz że zważywszy na fakt, iż przechowywała pojazd na podwórzu swego domu i nie miała zamiaru wprowadzenia go do ruchu, nie była ona zobowiązana do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.

19 Sąd pierwszej instancji uwzględnił częściowo powództwo wniesione przez fundusz, uznawszy, iż okoliczność, że właścicielka pojazdu nie zamierzała wprowadzać go do obrotu oraz że do wypadku doszło bez możliwości przypisania jej odpowiedzialności za to zdarzenie, nie wykluczała obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu. Zdaniem tego sądu taka umowa ubezpieczenia gwarantuje wypłatę odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadku drogowym nawet w przypadku kradzieży pojazdu.

20 Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana wniosła apelację od wyroku sądu pierwszej instancji do Tribunal da Relação (sądu apelacyjnego, Portugalia).

21 Sąd ten stwierdził brak obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem przedmiotowego pojazdu oraz brak odpowiedzialności po stronie A.A. Destapado Pão Mole Juliany, uchylił wyrok sądu pierwszej instancji i oddalił powództwo wniesione przez fundusz.

22 Na poparcie skargi kasacyjnej wniesionej do Supremo Tribunal de Justiça (sądu najwyższego, Portugalia) fundusz podnosi, że istnieje ryzyko nierozerwalnie związane z pojazdami, które implikuje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w tym zakresie, nawet gdy owe pojazdy zostały wycofane z ruchu. Fundusz wnosi również o wystąpienie do Trybunału z pytaniem, czy prawo subrogacji przysługujące mu na podstawie art. 25 dekretu z mocą ustawy nr 522/85 jest niezależne od krajowego systemu przypisania odpowiedzialności cywilnej przewidzianego w art. 503 ust. 1 kodeksu cywilnego.

23 Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy) wskazuje, że wniesiona do niego skarga kasacyjna dotyczy kwestii, czy obowiązek zawarcia przez właściciela pojazdu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem jego pojazdu wynika wyłącznie z faktu, że właścicielowi temu przysługuje prawo własności do tego pojazdu, czy też obowiązek ten nie istnieje w przypadku, gdy pojazd, decyzją właściciela, jest unieruchomiony poza drogą publiczną.

24 Z wyroku Trybunału z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), wynika, że pojęcie „ruchu pojazdów” przewidziane w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu.

25 Jednakże sprawa w postępowaniu głównym różni się od sprawy, w której zapadł wspomniany wyrok, ponieważ w niniejszym przypadku nie zawarto umowy ubezpieczenia, zaś pojazd, decyzją właściciela, był unieruchomiony na terenie posesji prywatnej i został wprowadzony do ruchu bez wiedzy i zezwolenia tego właściciela.

26 W takiej sytuacji sąd odsyłający zdaje się uważać, że nie istnieje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.

27 Rzeczony obowiązek istnieje bowiem jedynie wówczas, gdy po pierwsze, właściciel danego pojazdu wprowadza go do ruchu lub w stan, z którym wiąże się ryzyko wynikające z ruchu samochodowego, i po drugie, może on ponosić odpowiedzialność cywilną względem osób trzecich za szkody wynikające z ruchu tego pojazdu. Niewspółmierne byłoby uznanie, że ten sam obowiązek ciąży na właścicielu, gdy postanowił on wycofać swój pojazd z ruchu, zaś wypadek miał miejsce w wyniku przywłaszczenia tego pojazdu prowadzonego bez zgody tego właściciela.

28 Zważywszy jednak, że wypłata odszkodowania przez instytucję, o której mowa w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy, jest przewidziana zgodnie z tym przepisem wyłącznie w przypadku, gdy szkody zostały spowodowane przez pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, uznanie, że osoba znajdująca się w sytuacji A.A. Destapado Pão Mole Juliany nie podlega temu obowiązkowi, oznaczałoby, że fundusz nie musi wypłacić odszkodowania w okolicznościach takich jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym.

29 Ponadto art. 1 ust. 4 akapit drugi drugiej dyrektywy budzi wątpliwości co do tego, czy właściciel pojazdu może zostać pociągnięty do odpowiedzialności jedynie ze względu na fakt, iż jest właścicielem, czy też odpowiedzialność ta jest ograniczona do przypadków, w których odpowiedzialność cywilna właściciela może powstać w razie szkód spowodowanych wypadkiem.

30 W szczególności nasuwa się pytanie, czy fundusz może wystąpić z roszczeniem przeciwko właścicielowi pojazdu, który nie spełnił ciążącego na nim obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, w celu uzyskania zwrotu odszkodowania wypłaconego poszkodowanym, niezależnie od tego, czy ów właściciel ponosi odpowiedzialność cywilną w związku z danym wypadkiem, czy też fundusz może to uczynić, wyłącznie jeśli przesłanki pociągnięcia do takiej odpowiedzialności, w szczególności przesłanka dotycząca rzeczywistego władztwa nad pojazdem w rozumieniu art. 503 ust. 1 kodeksu cywilnego, zostały spełnione.

31 W tych okolicznościach Supremo Tribunal de Justiça (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 3 [pierwszej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych obejmuje nawet takie sytuacje, w których wskutek decyzji jego właściciela unieruchomiony pojazd znajduje się na terenie prywatnym poza drogą publiczną?

Czy też należy go interpretować w ten sposób, że w takich okolicznościach na właścicielu pojazdu nie ciąży obowiązek ubezpieczenia, bez uszczerbku dla odpowiedzialności, którą ponosi fundusz wobec poszkodowanych osób trzecich, w szczególności w przypadku zaboru pojazdu mechanicznego w celu krótkotrwałego użycia?

2) Czy art. 1 ust. 4 [drugiej dyrektywy] należy interpretować w ten sposób, że fundusz – który w braku umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dokonał wypłaty odpowiedniego odszkodowania osobom trzecim poszkodowanym przez wypadek drogowy spowodowany przez pojazd mechaniczny, zabrany bez zezwolenia właściciela i bez jego wiedzy z terenu prywatnego, gdzie się znajdował i był unieruchomiony – ma prawo subrogacji wobec właściciela pojazdu niezależnie od odpowiedzialności tego ostatniego za wypadek?

Czy też należy go interpretować w ten sposób, że prawo subrogacji funduszu wobec właściciela zależy od spełnienia przesłanek odpowiedzialności cywilnej, w szczególności od tego, by w chwili nastąpienia wypadku właściciel miał rzeczywiste władztwo nad pojazdem?”.

32 Pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 28 sierpnia 2017 r. Irlandia, zgodnie z art. 16 akapit trzeci statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zażądała rozpatrzenia sprawy przez Trybunał w składzie wielkiej izby.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

33 W ramach pytania pierwszego sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe, gdy odnośny pojazd – w związku z decyzją jego właściciela, który nie ma już zamiaru go prowadzić – pozostaje zaparkowany na terenie prywatnym.

34 Pytanie to opiera się na założeniu, że fundusz zażądał od A.A. Destapado Pão Mole Juliany, na podstawie art. 25 dekretu z mocą ustawy nr 522/85, zwrotu odszkodowań wypłaconych następcom prawnym osób poszkodowanych w wypadku, w którym uczestniczył jej pojazd, ponieważ, po pierwsze, była ona zobowiązana do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, a po drugie, uchybiła temu obowiązkowi. W tym właśnie kontekście sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy w sytuacji opisanej w poprzednim punkcie ów pojazd musi być objęty takim ubezpieczeniem.

35 Mając powyższe na uwadze, należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy każde państwo członkowskie, z zastrzeżeniem zastosowania art. 4, podejmuje wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium zostanie objęta ubezpieczeniem.

36 Artykuł 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy, który jest sformułowany w bardzo ogólny sposób, zobowiązuje zatem państwa członkowskie do wprowadzenia do ich wewnętrznych porządków prawnych powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdów (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 24).

37 Tak więc, z zastrzeżeniem odstępstw przewidzianych w art. 4 tej dyrektywy, każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby każdy pojazd przebywający normalnie na jego terytorium był objęty umową zawartą z zakładem ubezpieczeń w celu zagwarantowania, w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z użytkowania rzeczonego pojazdu (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 28).

38 Pojęcie pojazdu jest określone w art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy, zgodnie z którym „pojazd" oznacza „każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem". Definicja ta jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu (wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 38; z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 29).

39 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 63–65 opinii, taka definicja przemawia za obiektywną koncepcją pojęcia pojazdu, które jest niezależne od zamiaru faktycznego użycia pojazdu występującego po stronie jego właściciela lub innej osoby.

40 Ponadto należy podkreślić, że w odróżnieniu w szczególności od spraw, w których zapadły wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), i z dnia 20 grudnia 2017 r., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), w których Trybunał – w zakresie pojazdów mechanicznych, w odniesieniu do

których zawarto umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ich ruchem – miał możliwość doprecyzowania przypadków użytkowania ubezpieczonego pojazdu, które wchodzą w zakres ochrony ubezpieczeniowej wynikającej z zawartej umowy, sprawa w postępowaniu głównym dotyczy odmiennej kwestii, mianowicie kwestii zakresu obowiązku zawarcia takiej umowy ubezpieczenia, który ze względów związanych z pewnością prawa powinien zostać ustalony z góry, to znaczy zanim dojdzie do wypadku z ewentualnym udziałem danego pojazdu.

41 W konsekwencji okoliczność, że we wspomnianych w punkcie poprzednim wyrokach Trybunał orzekł w istocie, iż jedynie przypadki użytkowania ubezpieczonego pojazdu, które stanowią użytkowanie go jako środka transportu i, co za tym idzie, są objęte pojęciem „ruchu pojazdów" w rozumieniu art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy lub art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, mogą prowadzić do uwzględnienia przez ubezpieczyciela – z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu – szkody wyrządzonej przez ów pojazd, nie oznacza w żadnym razie, że istnienie obowiązku zawarcia takiej umowy ubezpieczenia powinno zostać określone w zależności od rzeczywistego użytkowania danego pojazdu jako środka transportu w danym momencie.

42 W świetle powyższego należy uznać, że pojazd, który jest zarejestrowany, a zatem nie został wycofany z ruchu w sposób zgodny z prawem, i który jest zdolny do jazdy, odpowiada pojęciu „pojazdu" w rozumieniu art. 1 pkt 1 pierwszej dyrektywy, w związku z czym nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia określonemu w art. 3 ust. 1 tej dyrektywy z tego tylko względu, że jego właściciel nie zamierza już go prowadzić i unieruchamia go na terenie prywatnym.

43 Powyższej wykładni nie podważa argument rządów niemieckiego, Irlandii, włoskiego i Zjednoczonego Królestwa, zgodnie z którym szeroka koncepcja zakresu ogólnego obowiązku ubezpieczenia nie jest konieczna, ponieważ odszkodowanie za szkody powstałe w okolicznościach takich jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym może zostać wypłacone przez instytucję, o której mowa w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy.

44 Jak wynika bowiem z brzmienia tego przepisu, zobowiązuje on państwa członkowskie 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.

45 Tak więc 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 przypadkami (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2013 r., Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 30–32).

46 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 34 opinii, zakres obowiązkowej interwencji instytucji odszkodowawczej przewidzianej w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy pokrywa się zatem, w przypadku szkód spowodowanych przez zidentyfikowany pojazd, z zakresem ogólnego obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy. Obowiązkowa interwencja tej instytucji w takiej sytuacji nie może zatem obejmować przypadków, w których pojazd uczestniczący w wypadku nie był objęty obowiązkiem ubezpieczenia.

47 Ponadto wykładnia przyjęta w pkt 38–42 niniejszego wyroku pozwala osiągnąć cel polegający na ochronie osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, określony w dyrektywach dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, który to cel był stale realizowany i wzmacniany przez prawodawcę Unii (wyrok z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 32, 33 i przytoczone tam orzecznictwo). Wykładnia ta gwarantuje bowiem, że poszkodowani otrzymają

w każdym razie odszkodowanie albo od ubezpieczyciela na podstawie umowy zawartej w tym celu, albo od instytucji wskazanej w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy w sytuacji, gdy nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia pojazdu uczestniczącego w wypadku lub gdy ów pojazd nie został zidentyfikowany.

48 Z przedstawionych Trybunałowi akt sprawy w postępowaniu głównym wynika, że pojazd A.A. Destapado Pão Mole Juliany przebywał normalnie na terytorium jednego z państw członkowskich, mianowicie w Portugalii. W okresie zaistnienia okoliczności faktycznych badanych w postępowaniu głównym ów pojazd był bowiem nadal zarejestrowany w tym państwie członkowskim.

49 Ponadto pojazd ten był sprawny, o czym świadczy fakt, iż syn A.A. Destapado Pão Mole Juliany prowadził go w momencie, w którym doszło do wypadku.

50 W tych okolicznościach dany pojazd podlegał obowiązkowi ubezpieczenia przewidzianemu w art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy.

51 Jak wynika z powyższych rozważań, fakt, że A.A. Destapado Pão Mole Juliana zaparkowała go na terenie prywatnym, mianowicie na podwórzu swego domu, zanim jej syn wszedł w jego posiadanie, i że nie miała już zamiaru go prowadzić, nie ma w tym względzie żadnego znaczenia.

52 Mając na względzie całość powyższych rozważań, na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy powinien być interpretowany w ten sposób, iż 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.

W przedmiocie pytania drugiego

53 W ramach pytania drugiego sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniom krajowym, które przewidują, że instytucja wskazana w tym przepisie ma prawo wystąpić z roszczeniem przeciwko osobie, która podlegała obowiązkowi zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdu, który spowodował szkody podlegające pokryciu przez tę instytucję, ale nie zawarła w tym celu umowy, nawet jeśli osoba ta nie ponosi odpowiedzialności cywilnej za wypadek, w ramach którego wystąpiły te szkody.

54 W tym względzie należy zaznaczyć, że art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy wyraźnie umożliwia państwom członkowskim uznanie odszkodowania wypłacanego przez rzeczoną instytucję za pomocnicze oraz pozwala im na ustanowienie przepisów regulujących kwestie roszczeń przysługujących wspomnianej instytucji wobec osób odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku oraz stosunków z innymi ubezpieczycielami lub organami zabezpieczenia społecznego zobowiązanymi do wypłaty odszkodowania poszkodowanemu w związku z tym samym wypadkiem (zob. podobnie wyrok z dnia 4 grudnia 2003 r., Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, pkt 32).

55 Wprawdzie prawodawca Unii zamierzał zachować prawo państw członkowskich do ustanowienia przepisów regulujących kwestię roszczeń przysługujących instytucji odszkodowawczej wskazanej w art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy w szczególności wobec „osoby odpowiedzialnej lub osób odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku”, jednak nie zharmonizował on różnych aspektów dotyczących roszczeń takiej instytucji, zwłaszcza kwestii określenia innych osób, przeciwko którym można by wystąpić z takim roszczeniem, wobec czego – jak podkreśliła Komisja – aspekty te podlegają prawu krajowemu każdego państwa członkowskiego.

56 Tak więc prawo krajowe może przewidywać, że w sytuacji gdy właściciel pojazdu uczestniczącego w wypadku uchybił obowiązkowi ubezpieczenia tego pojazdu, który ciążył na nim – tak jak w niniejszej sprawie – na podstawie przepisów prawa krajowego, wspomniana instytucja odszkodowawcza może wystąpić z roszczeniem nie tylko przeciwko osobie odpowiedzialnej lub osobom odpowiedzialnym za spowodowanie wypadku, ale również przeciwko temu właścicielowi, niezależnie od tego, czy ponosi on odpowiedzialność cywilną za wypadek.

57 Mając na względzie całość powyższych rozważań, na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy trzeba interpretować w ten sposób, iż 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.

W przedmiocie kosztów

58 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 (wielka izba) orzeka, co następuje:

1) **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 ubezpieczania 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.**

2) **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.**

Podpisy