Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (dziesiąta izba)

z dnia 29 października 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem – Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 3 akapit pierwszy – Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia – Zakres – Pojazd niezdolny do jazdy, niezarejestrowany i w należyty sposób wycofany z ruchu

W sprawie C-688/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Rejonowy w Opatowie (Polska) postanowieniem z dnia 14 października 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 17 grudnia 2020 r., w postępowaniu:

**HG,**

**TC**

przeciwko

**Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,**

przy udziale:

**Prokuratury Okręgowej w Kielcach,**

TRYBUNAŁ (dziesiąta izba),

w składzie: C. Lycourgos, prezes czwartej izby, pełniący obowiązki prezesa dziesiątej izby, I. Jarukaitis (sprawozdawca) i M. Ilešič, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: polski.

## Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu między HG i TC a Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (Polska) (zwanym dalej „funduszem gwarancyjnym”) w przedmiocie ewentualnego obowiązku zawarcia przez powodów w postępowaniu głównym umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdu niezdolnego do jazdy, niezarejestrowanego i czasowo wycofanego z ruchu.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

3 Dyrektywa 2009/103 zawiera w art. 1 pkt 1 następującą definicję:

„W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

1) »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie […]”.

4 Artykuł 3 tej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązek ubezpieczenia pojazdów”, stanowi w akapicie pierwszym:

„Z zastrzeżeniem art. 5 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywiln[ej] odnosząc[ej] się do ruchu pojazdów normalnie przebywających [mających stałe miejsce postoju] na jego terytorium”.

5 Artykuł 5 wspominanej dyrektywy, zatytułowany „Odstąpienie od obowiązku ubezpieczenia pojazdów”, uściśla warunki, w jakich każde państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo od jej art. 3 w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych, lub niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalne tablice rejestracyjne.

#### *Prawo polskie*

6 Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, w brzmieniu mającym zastosowanie w postępowaniu głównym (Dz.U. z 2018 r., poz. 473, zwana dalej „ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”) w art. 3 ust. 1 definiuje pojęcie „ubezpieczenia

obowiązkowego” jako „ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotu lub ubezpieczenie mienia, jeżeli ustawa lub ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską umowa międzynarodowa nakłada obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia”.

7 Artykuł 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych uściśla w pkt 1, że posiadacz pojazdu mechanicznego ma obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów.

8 Artykuł 23 ust. 1 tej ustawy stanowi, że posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu.

9 Artykuł 88 omawianej ustawy stanowi:

„1. Osoba, która nie spełniła obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, zgodnie z warunkami tego ubezpieczenia określonymi w ustawie, jest obowiązana wnieść opłatę.

2. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1, obowiązującej w każdym roku kalendarzowym, stanowi:

1) w ubezpieczeniu [od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów mechanicznych]:

[…]

b) samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy – równowartość trzykrotności minimalnego wynagrodzenia za pracę,

[…]

[…]

3. W przypadku posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy nie spełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zgodnie z warunkami tego ubezpieczenia, wysokość opłaty jest uzależniona od okresu pozostawania tego posiadacza bez ochrony ubezpieczeniowej w każdym roku kalendarzowym i wynosi:

[…]

3) 100% opłaty w wysokości określonej w ust. 2 pkt 1 – w przypadku gdy okres ten przekracza 14 dni.

[…]”.

## Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

10 W dniu 1 września 2014 r. skarżący w postępowaniu głównym nabyli samochód ciężarowy (zwany dalej „spornym pojazdem”). Został on tymczasowo wycofany z ruchu na okres od dnia 29 października 2015 r. do dnia 29 października 2019 r. na podstawie kolejnych decyzji Starosty

Ostrowieckiego (Polska), przy czym tablice i dowód rejestracyjny tego pojazdu znajdowały się w depozycie tego ostatniego organu. Pojazd powodów został ponownie czasowo zarejestrowany na podstawie decyzji tego samego organu z dnia 20 marca 2019 r.

11 Pojazd w okresie czasowego wycofania z ruchu z powodu swojego stanu technicznego był niezdolny do jazdy.

12 Ponieważ wspomniany pojazd nie był objęty umową ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu tego pojazdu w okresie od dnia 15 września 2017 r. do dnia 20 marca 2019 r. (zwanym dalej „rozpatrywanym okresem"), fundusz gwarancyjny, pismem z dnia 20 maja 2019 r., poinformował powodów w postępowaniu głównym o nieprzestrzeganiu obowiązku ubezpieczenia i wezwał ich do przedstawienia dokumentów poświadczających przestrzeganie lub brak przestrzegania tego obowiązku. W tym samym piśmie została na nich nałożona kara w wysokości 6750 złotych polskich (PLN) (około 1500 EUR) z powodu jego nieprzestrzegania.

13 Powodowie ci wnieśli do Sądu Rejonowego w Opatowie (Polska), sądu odsyłającego, powództwo o stwierdzenie braku obowiązku zawarcia ubezpieczenia spornego pojazdu w zakresie odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu w rozpatrywanym okresie. W uzasadnieniu pozwu powodowie podnoszą, że fakt obciążenia obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia pojazdu w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz nałożenie opłaty karnej za niespełnienie tego obowiązku „[są] bezprawne i stanowi[ą] łamanie praw obywatelskich".

14 Fundusz gwarancyjny żąda oddalenia powództwa. Podkreśla on, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przewidziany w art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ciąży na każdym posiadaczu pojazdu mechanicznego wyłącznie ze względu na fakt jego posiadania i przez cały okres jego posiadania, aż do dnia jego wykreślenia, i to niezależnie od sposobów nabycia tego pojazdu, jego stanu technicznego lub zakresu jego użytkowania. Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie zwalnia jego posiadacza z obowiązku zawarcia takiej umowy. Z kolei zaś niedopełnienie ustawowego obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia uzasadnia obciążenie opłatą karną przewidzianą w art. 88 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

15 Sąd odsyłający zauważa, że przewidziany w art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych obowiązek zawarcia przez posiadacza pojazdu mechanicznego umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu ma charakter bezwzględny, jest związany z samym faktem posiadania pojazdu i jest niezależny od jego stanu technicznego, zdatności do ruchu, sposobu jego użytkowania lub też okoliczności, że został on wycofany z ruchu na podstawie decyzji wydanej przez właściwy organ. Sąd ten wskazuje ponadto, że sankcje przewidziane w prawie polskim w wypadku nieprzestrzegania tego obowiązku są jednolite, niezależnie od okoliczności tego nieprzestrzegania.

16 W ocenie sądu krajowego takie ujęcie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdu mechanicznego jest zbyt szerokie i wykracza poza zakres regulacji wyznaczony przez cel dyrektywy 2009/103, czyli ochronę osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

17 W świetle orzecznictwa Trybunału dotyczącego pojęcia „ruchu pojazdów", rozumianego w ramach tej dyrektywy, nałożenie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej również na posiadaczy pojazdów niezdolnych do ruchu, które zostały wycofane z ruchu na podstawie decyzji właściwych organów, nie jest bowiem uzasadnione,

ponieważ ewentualna szkoda w związku z takim pojazdem nie może stanowić szkody wynikającej z „ruchu pojazdów” w rozumieniu tego orzecznictwa. Ponieważ ryzyko objęte takim ubezpieczeniem nie może zatem powstać, ani posiadacz pojazdu, który nie jest zdolny do ruchu, ani ewentualna osoba poszkodowana nie są objęci tym ubezpieczeniem, pomimo zawarcia umowy ubezpieczenia i uiszczenia składki z tego tytułu. Chodzi zatem o zbędne obciążenie. Ponadto kara za nieprzestrzeganie obowiązku zawarcia takiej umowy jest surowa.

18 W tych okolicznościach Sąd Rejonowy w Opatowie (Polska) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 3 [dyrektywy 2009/103] należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe także wówczas, gdy pojazd nie jest zdolny do jazdy i został czasowo wycofany z ruchu w sposób zgodny z prawem i na podstawie decyzji wydanej przez właściwe organy?”.

## W przedmiocie pytania prejudycjalnego

19 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne można wywieść w sposób jednoznaczny z orzecznictwa, Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.

20 W niniejszej sprawie należy zastosować ten przepis.

21 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy wykładni art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy dokonywać w ten sposób, iż jest obowiązkowe zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego w odniesieniu do okresu, w którym dany pojazd nie jest zdolny do ruchu z uwagi na swój stan techniczny, nie jest zarejestrowany i został czasowo wycofany z ruchu w sposób zgodny z obowiązującym prawem krajowym.

22 Jak orzekł już Trybunał, ów art. 3 akapit pierwszy, który został sformułowany w sposób bardzo ogólny, nakazuje państwom członkowskim ustanowienie w ich wewnętrznym porządku prawnym powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdów (wyroki: z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 39).

23 Tak więc, z zastrzeżeniem odstępstw przewidzianych w art. 5 tej dyrektywy, każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby każdy pojazd, którego stałe miejsce postoju znajduje się 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 ruchu rzeczonego pojazdu (wyroki: z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 40).

24 W tym względzie należy przypomnieć, że pojęcie „pojazdu” zostało zdefiniowane w art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 jako oznaczające „każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę, zespoloną lub nie”.

25 Definicja ta jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu (wyroki: z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 42).

26 Ponadto taka definicja przemawia za obiektywną koncepcją pojęcia „pojazdu”, które jest niezależne od zamiaru faktycznego użycia pojazdu przez jego właściciela lub inną osobę (wyroki: z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39); a także z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, (C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 43).

27 Trybunał podkreślił już ponadto, że zakres obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z ruchem pojazdów mechanicznych, ze względów związanych z pewnością prawa, powinien zostać ustalony z góry, to znaczy zanim dojdzie do wypadku z ewentualnym udziałem danego pojazdu (wyroki: z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 40; a także z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 44).

28 Trybunał wywiódł stąd wniosek, że okoliczność, iż w wyrokach 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) zasadniczo orzekł, że 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 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, mogą prowadzić do uwzględnienia przez ubezpieczyciela – z tytułu umowy ubezpieczenia od 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 (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 41).

29 W świetle powyższego Trybunał orzekł, 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, a w konsekwencji zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe na podstawie art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy, 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 używać do jazdy, pozostaje zaparkowany na terenie prywatnym (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 42, 52).

30 W świetle tych samych powyższych rozważań Trybunał orzekł również, że to samo powinno, co do zasady, tyczyć się pojazdu, który jest zarejestrowany w państwie członkowskim, znajduje się na terenie prywatnym i decyzją właściciela został przeznaczony do zniszczenia, nawet jeśli ów pojazd nie jest w danym momencie zdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny (wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 47).

31 Trybunał jednak stwierdził, że o ile rejestracja pojazdu potwierdza co do zasady jego zdolność do jazdy i tym samym do wykorzystania go jako środka transportu, o tyle nie można wykluczyć, że zarejestrowany pojazd będzie w sposób obiektywny ostatecznie niezdolny do ruchu ze względu na swój zły stan techniczny. Uściślił on zatem, że aby pojazd taki został wyłączony z zakresu obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, konieczne jest, by został on formalnie wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi (zob. wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 58).

32 Trybunał doszedł do wniosku, że pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim podlega obowiązkowi ubezpieczenia przewidzianemu w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 dopóty, dopóki nie zostanie on w należyty sposób wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi (wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 60).

33 Z orzecznictwa tego można wyraźnie wywnioskować, że jeżeli pojazd mechaniczny nie jest zdolny do ruchu ze względu na swój stan techniczny, nie jest on zarejestrowany, a ponadto zostanie on w należyty sposób wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, to nie podlega on obowiązkowi ubezpieczenia przewidzianemu w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103. Takie dokonane w należyty sposób wycofanie z ruchu oznacza bowiem w sposób obiektywny, że dany pojazd nie może być użytkowany jako środek transportu, a zatem nie może być wykorzystywany jako „pojazd” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 (zob. analogicznie wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, pkt 58, 59). Okoliczność, że owo wycofanie z ruchu ma charakter tymczasowy, nie ma w tym względzie znaczenia, ponieważ nic nie wskazuje na to, iż taka okoliczność zagrażałaby rzeczywistemu charakterowi usunięcia danego pojazdu z ruchu w okresie jego trwania

34 W świetle wszystkich powyższych rozważań na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, iż wykładni art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy dokonywać w ten sposób, że nie jest obowiązkowe zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do okresu, w którym dany pojazd nie jest zdolny do ruchu z uwagi na swój stan techniczny, nie jest zarejestrowany i jest tymczasowo wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

**W przedmiocie kosztów**

35 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Z powyższych względów Trybunał (dziesiąta izba) postanawia, co następuje:

**Wykładni art. 3 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności należy dokonywać w ten sposób, że nie jest obowiązkowe zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do okresu, w którym dany pojazd nie jest**

**zdolny do ruchu z uwagi na swój stan techniczny, nie jest zarejestrowany i jest tymczasowo wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.**

Podpisy