Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (tionde avdelningen)

den 29 oktober 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Artikel 99 i domstolens rättegångsregler – Obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 2009/103/EG – Artikel 3 första stycket – Skyldighet att teckna försäkring – Omfattning – Fordon som är i okörbart skick och är oregistrerat samt har ställts av i vederbörlig ordning”

I mål C-688/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Sąd Rejonowy w Opatowie (Distriktsdomstolen i Opatów, Polen) genom beslut av den 14 oktober 2020, som inkom till domstolen den 17 december 2020, i målet

HG,

TC

mot

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

ytterligare deltagare i rättegången:

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

meddelar

DOMSTOLEN (tionde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på fjärde avdelningen C. Lycourgos, tillika tillförordnad ordförande på tionde avdelningen, samt domarna I. Jarukaitis (referent) och M. Ilešič,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet enligt artikel 99 i domstolens rättegångsregler genom ett särskilt uppsatt beslut som är motiverat,

följande

* Rättegångsspråk: polska.

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan HG och TC och å andra sidan Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Försäkringsgarantifonden, Polen) (nedan kallad garantifonden). Målet rör frågan huruvida HG och TC är skyldiga att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon för ett fordon som inte är i körbart skick och inte är registrerat samt är tillfälligt avställt.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I artikel 1.1 i direktiv 2009/103 finns följande definition:

”I detta direktiv avses med

1) *fordon*: varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat …”

4 Artikel 3 i direktiv 2009/103 har rubriken ”Obligatorisk försäkring av motorfordon”. I artikelns första stycke föreskrivs följande:

”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.”

5 Artikel 5 i direktiv 2009/103 har rubriken ”Undantag från obligatorisk försäkring av fordon” och där anges på vilka villkor varje medlemsstat får förordna om undantag från bestämmelserna i artikel 3 i direktivet för vissa fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata, eller i fråga om vissa slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt.

Polsk rätt

6 I artikel 3.1 i ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (lagen om obligatorisk försäkring, försäkringsgarantifonden och den polska byrån för trafikförsäkringsgivare) av den 22 maj 2003, i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet (Dz. U. 2018, position 473) (nedan kallad lagen om obligatorisk försäkring), definieras begreppet ”obligatorisk försäkring” som ”ansvarsförsäkring för en person eller försäkring av egendom, om det i lag eller i ett internationellt fördrag som Republiken Polen har ratificerat föreskrivs en skyldighet att teckna försäkring”.

7 I artikel 4 punkt 1 i lagen om obligatorisk försäkring anges att ansvarsförsäkring för trafikskador (nedan kallad trafikförsäkring) är obligatorisk.

8 I artikel 23.1 i lagen om obligatorisk försäkring föreskrivs att den som äger ett motorfordon är skyldig att teckna trafikförsäkring.

9 I artikel i 88 i lagen om obligatorisk försäkring föreskrivs följande:

”1. Den som inte har uppfyllt sin skyldighet att teckna obligatorisk försäkring i enlighet med de i denna lag angivna villkoren för sådan försäkring är skyldig att betala en avgift.

2. Storleken på den avgift som avses i punkt 1, som ska betalas varje år, ska

1) för [trafikförsäkring]:

…

b) för lastbilar, traktorer och bussar – motsvara värdet av minimilönen gånger tre,

…

…

3. När det gäller ägare av motorfordon som inte har uppfyllt sin skyldighet att teckna [trafikförsäkring] i enlighet med villkoren i denna försäkring, ska avgiftens storlek beräknas på grundval av den period under vilken fordonsägaren varit utan försäkringsskydd varje år och uppgå till

…

3) 100 % av den avgift som fastställs i punkt 2 led 1 – om denna period överstiger 14 dagar.

…”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

10 Den 1 september 2014 förvärvade HG och TC en lastbil (nedan kallat fordonet). Fordonet ställdes av under perioden 29 oktober 2015–29 oktober 2019, på grundval av på varandra följande beslut av Starosta Ostrowiecki (distriktsstyrelsen i Ostrowiec, Polen), varvid fordonets registreringsbevis och registreringsskyltar deponerades hos distriktsstyrelsen. Fordonet registrerades på nytt tillfälligt på grundval av ett beslut från distriktsstyrelsen av den 20 mars 2019.

11 Fordonet var under avställningstiden inte i körbart skick.

12 Eftersom fordonet saknade trafikförsäkring under perioden 15 september 2017–20 mars 2019 (nedan kallad den aktuella perioden), underrättade garantifonden, genom skrivelse av den 20 maj 2019, HG och TC om att de inte hade uppfyllt sin skyldighet att teckna obligatorisk försäkring och uppmanade dem att inkomma med handlingar som visade att de hade uppfyllt denna skyldighet eller att de inte hade sådan skyldighet. Genom samma skrivelse påfördes HG och TC en straffavgift på 6 750 polska zloty (PLN) (cirka 1 500 euro) på grund av att de inte hade uppfyllt nämnda skyldighet.

13 HG och TC väckte talan vid den hänskjutande domstolen, Sąd Rejonowy w Opatowie (Distriktsdomstolen i Opatów, Polen) och yrkade att den skulle fastställa att det under den aktuella perioden inte förelåg någon skyldighet att teckna trafikförsäkring för fordonet. Till stöd för sin talan gjorde de gällande att det ”är olagligt och i strid med medborgerliga rättigheter” att ålägga en skyldighet att teckna trafikförsäkring för en period under vilken ett fordon är avställt och att påföra en straffavgift om denna skyldighet inte iakttas.

14 Garantifonden yrkade att talan skulle ogillas. Den anförde att skyldigheten att teckna trafikförsäkring, som föreskrivs i artikel 23.1 i lagen om obligatorisk försäkring, gäller för samtliga fordonsägare, redan på grund av ägarskapet och under hela den tid som den berörda personen äger fordonet, fram till dess att personen upphör att vara registrerad ägare, och detta oberoende av hur fordonet förvärvats, dess tekniska skick eller hur mycket fordonet används. Enligt garantifonden innebär den omständigheten att fordonet ställs av således inte att ägaren befrias från skyldigheten att teckna trafikförsäkring. Av detta följer enligt garantifonden att det förhållandet att nämnda skyldighet inte har iakttagits utgör grund för att påföra den straffavgift som föreskrivs i artikel 88 i lagen om obligatorisk försäkring.

15 Den hänskjutande domstolen har påpekat att den i artikel 23.1 i lagen om obligatorisk försäkring angivna skyldigheten för en fordonsägare att teckna ansvarsförsäkring för skador som uppkommer till följd av trafik med motorfordon, det vill säga trafikförsäkring, är en absolut skyldighet. Vidare är denna skyldighet knuten till själva innehavet av ett fordon och gäller oberoende av huruvida fordonet från teknisk synpunkt är i körbart skick eller inte samt oberoende av hur fordonet får användas eller att det har ställts av enligt ett beslut av en behörig myndighet. Den hänskjutande domstolen har dessutom påpekat att de påföljder som föreskrivs i polsk rätt vid underlåtenhet att uppfylla denna skyldighet är desamma, oavsett omständigheterna kring underlåtenheten.

16 Enligt den hänskjutande domstolen är en sådan utformning av skyldigheten att teckna trafikförsäkring alltför vidsträckt och går utöver vad som krävs enligt syftet med direktiv 2009/103, nämligen att skydda skadelidande vid trafikolyckor.

17 Den hänskjutande domstolen anser nämligen – mot bakgrund av EU-domstolens praxis avseende begreppet ”användning av fordon”, i den mening som avses i direktiv 2009/103 – att det inte är motiverat att ålägga även ägare av fordon som inte är i körbart skick och som har ställts av enligt beslut av behöriga myndigheter en skyldighet att teckna trafikförsäkring, eftersom en eventuell skada som uppkommer i samband med ett sådant fordon inte kan anses utgöra en skada som uppkommer till följd av ”användning av fordon”, i den mening som avses i nämnda rättspraxis. Eftersom den risk som täcks av trafikförsäkringen därmed inte kan inträffa, skulle varken ägaren av ett fordon som inte är i körbart skick eller en eventuell skadelidande omfattas av försäkringen, trots att försäkring tecknats och att premien har betalats. Enligt den hänskjutande domstolen rör det sig således om en onödig kostnad. Den anser dessutom att påföljden vid underlåtenhet att fullgöra skyldigheten att teckna försäkring är sträng.

18 Det är mot denna bakgrund som Sąd Rejonowy w Opatowie (Distriktsdomstolen i Opatów, Polen) har beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Ska artikel 3 i [direktiv 2009/103] tolkas på så sätt att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för skador som uppkommer till följd av trafik med motorfordon även i ett fall där fordonet inte är i körbart skick och har ställts av tillfälligt på ett rättsenligt sätt och på grundval av ett beslut som fattats av en behörig myndighet?”

Tolkningsfrågan

19 Av artikel 99 i EU-domstolens rättegångsregler följer att om svaret på en fråga i en begäran om förhandsavgörande klart kan utläsas av rättspraxis, får domstolen på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten när som helst avgöra målet genom ett motiverat beslut.

20 EU-domstolen finner att denna bestämmelse ska tillämpas i förevarande mål.

21 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas på så sätt att det är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon under den tid som ett fordon inte är i körbart skick från teknisk synpunkt och inte är registrerat samt har ställts av tillfälligt i enlighet med tillämplig nationell rätt.

22 Såsom EU-domstolen vid upprepade tillfällen har slagit fast innebär artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, som har en mycket allmänt hållen lydelse, att medlemsstaterna är skyldiga att i sina interna rättsordningar införa en allmän försäkringsplikt för fordon (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 36 och där angiven rättspraxis, och dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 39).

23 Detta innebär att varje medlemsstat, om inte annat följer av de undantag som föreskrivs i artikel 5 i detta direktiv, ska se till att varje fordon som är normalt hemmahörande inom medlemsstatens territorium omfattas av ett avtal som tecknats med ett försäkringsbolag för att, inom de gränser som fastställts i unionsrätten, garantera ersättningsansvar för skador som orsakas av fordonet (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 37 och där angiven rättspraxis, och dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 40).

24 Det ska i det avseendet erinras om att begreppet ”fordon” definieras i artikel 1.1 i direktiv 2009/103 som ”varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat”.

25 Denna definition gäller oberoende av hur fordonet används eller kan användas (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 38 och där angiven rättspraxis, och dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 42).

26 En sådan definition talar dessutom för en objektiv tolkning av begreppet ”fordon”, som är oberoende av att fordonets ägare eller någon annan person har för avsikt att faktiskt använda det (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 39, och dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 43).

27 EU-domstolen har dessutom betonat att det av rättssäkerhetsskäl är nödvändigt att bestämma frågan om omfattningen av skyldigheten att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon i förväg, det vill säga innan det berörda fordonet eventuellt blir inblandat i en olycka (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 40, och dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 44).

28 EU-domstolen har härav dragit slutsatsen att den omständigheten att den i domen av den 4 september 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), domen av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), och domen av den 20 december 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), slog fast att endast sådan användning av det försäkrade fordonet som utgör användning som transportmedel och därmed omfattas av begreppet ”användning av fordon” i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 kan leda till att försäkringsgivaren, i enlighet med ansvarsförsäkringen för motorfordon, ska ansvara för skador som orsakats av fordonet, på intet sätt betyder att skyldigheten att teckna en sådan försäkring ska fastställas utifrån den faktiska användningen av det aktuella fordonet som transportmedel vid en viss tidpunkt (dom av den 4 september 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 41).

29 Mot bakgrund av dessa omständigheter har EU-domstolen slagit fast att ett fordon som är registrerat och således inte har ställts av i vederbörlig ordning, och som är i körbart skick, omfattas av begreppet ”fordon” i den mening som avses i artikel 1.1 i direktiv 2009/103 och att det följaktligen är obligatoriskt enligt artikel 3 första stycket i direktivet att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon, om det berörda fordonet fortfarande är registrerat i en medlemsstat och är i körbart skick, även om det står permanent parkerat på privat mark, genom ägarens val, då ägaren inte längre har för avsikt att använda fordonet (dom av den 4 september 2018, Juliana, punkterna 42 och 52).

30 Mot bakgrund av samma omständigheter har EU-domstolen även slagit fast att detta i princip ska gälla för ett fordon som är registrerat i en medlemsstat, som befinner sig på privat mark och som på grund av ägarens val är avsett att skrotas, även om fordonet, vid en viss tidpunkt, inte är i körbart skick från teknisk synpunkt (dom av den 29 april 2021, Ubezpieczenwy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 47).

31 EU-domstolen har likväl funnit att även om det förhållandet att ett fordon är registrerat i princip visar att det är i körbart skick och således kan användas som transportmedel, kan det emellertid inte uteslutas att ett registrerat fordon objektivt sett definitivt är i okörbart skick på grund av att det är i dåligt tekniskt skick. EU-domstolen har således slagit fast att det, för att ett sådant fordon ska undantas från den försäkringsplikt som föreskrivs i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103, krävs att fordonet officiellt har ställts av i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 58).

32 EU-domstolen har funnit att det av detta följer att ett fordon som är registrerat i en medlemsstat fortsätter att omfattas av den obligatoriska försäkringsplikten enligt artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 så länge fordonet inte har ställts av i vederbörlig ordning i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning (dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 60).

33 Av denna rättspraxis kan klart utläsas att ett fordon som inte är i körbart skick från teknisk synpunkt och inte är registrerat och som dessutom har ställts av i vederbörlig ordning i enlighet med tillämplig nationell rätt inte omfattas av den försäkringsplikt som föreskrivs i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103. Det förhållandet att ett fordon har ställts av i vederbörlig ordning visar nämligen på ett objektivt sätt att fordonet inte får framföras och att det därmed inte kan användas som transportmedel och således inte har egenskap av ”fordon”, i den mening som avses i artikel 1.1 i direktiv 2009/103 (se, analogt, dom av den 29 april 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkterna 58 och 59). Det förhållandet att fordonet

endast har ställts av under en viss tid saknar betydelse i det avseendet, eftersom det inte finns något som tyder på att detta inte skulle innebära att fordonet rent faktiskt är avställt under hela avställningstiden.

34 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska tolkas på så sätt att det inte är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon under den tid som ett fordon inte är i körbart skick från teknisk synpunkt, inte är registrerat samt har ställts av tillfälligt i enlighet med tillämplig nationell rätt.

Rättegångskostnader

35 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tionde avdelningen) följande:

Artikel 3 första stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet ska tolkas på så sätt att det inte är obligatoriskt att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon under den tid som ett fordon inte är i körbart skick från teknisk synpunkt, inte är registrerat samt har ställts av tillfälligt i enlighet med tillämplig nationell rätt.

Underskrifter