Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE SÚDNEHO DVORA (desiata komora)

z 29. októbra 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Článok 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora – Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 3 prvý odsek – Povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu – Rozsah – Vozidlo nespôsobilé na prevádzku, ktoré nie je registrované a bolo riadne vyradené z prevádzky“

Vo veci C-688/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Sąd Rejonowy w Opatowie (Okresný súd Opatów, Poľsko) zo 14. októbra 2020 a doručený Súdnemu dvoru 17. decembra 2020, ktorý súvisí s konaním:

HG,

TC

proti

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

za účasti:

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

SÚDNY DVOR (desiata komora),

v zložení: predseda štvrtej komory C. Lycourgos, vykonávajúci funkciu predsedu desiatej komory, sudcovia I. Jarukaitis (spravodajca) a M. Ilešič,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta rozhodnúť odôvodneným uznesením v súlade s článkom 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora,

vydal toto

* Jazyk konania: poľština.

Uznesenie

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi HG a TC na jednej strane a Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Poistný záručný fond, Poľsko, ďalej len „záručný fond“) na strane druhej vo veci prípadnej povinnosti žalobcov vo veci samej uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pre motorové vozidlo, ktoré nie je spôsobilé na prevádzku, nie je registrované a bolo dočasne vyradené z prevádzky.

Právny rámec

Právo Únie

3 Smernica 2009/103 obsahuje vo svojom článku 1 bode 1 túto definíciu:

„Na účely tejto smernice:

1. ‚vozidlo‘ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené…“

4 Článok 3 tejto smernice, nazvaný „Povinnosť poistiť motorové vozidlo“, vo svojom prvom odseku stanovuje:

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.“

5 Článok 5 uvedenej smernice, nazvaný „Odchýlky od povinnosti poistenia motorových vozidiel“, spresňuje podmienky, za ktorých sa každý členský štát môže odchýliť od ustanovení článku 3 tejto smernice, pokiaľ ide o určité fyzické alebo právnické osoby, verejnoprávne alebo súkromnoprávne, alebo pokiaľ ide o typy vozidiel alebo určité vozidlá, ktoré majú osobitnú tabuľku.

Poľské právo

6 Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zákon o povinnom poistení zodpovednosti za škodu, o poistnom záručnom fonde a o poľskom zväze poisťovateľov motorových vozidiel) z 22. mája 2003 v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (Dz. U. z roku 2018, položka 473) (ďalej len „zákon o povinnom poistení“) vo svojom článku 3 ods. 1 definuje pojem „povinné poistenie“ ako „poistenie zodpovednosti osoby alebo poistenia majetku, ak zákon alebo medzinárodná zmluva ratifikovaná Poľskou republikou stanovuje povinnosť uzavrieť poistnú zmluvu“.

7 Článok 4 zákona o povinnom poistení vo svojom bode 1 spresňuje, že povinné poistenie zahŕňa poistenie zodpovednosti držiteľa motorového vozidla za škody spôsobené prevádzkou týchto vozidiel.

8 Článok 23 ods. 1 tohto zákona stanovuje, že držiteľ motorového vozidla je povinný uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel týkajúcu sa škody spôsobenej motorovým vozidlom, ktorého je držiteľom.

9 Článok 88 uvedeného zákona stanovuje:

„1. Osoba, ktorá nesplnila povinnosť uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti v súlade s podmienkami tohto poistenia stanovenými v zákone, je povinná zaplatiť poplatok.

2. Výška poplatku podľa odseku 1 za každý kalendárny rok predstavuje:

(1) pokiaľ ide o poistnú zmluvu [zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel]:

…
b) v prípade nákladných vozidiel, traktorov a autobusov – protihodnotu trojnásobku minimálnej mzdy;

…

…

3. V prípade držiteľov motorových vozidiel, ktorí si nesplnili povinnosť uzavrieť zmluvu o poistení [zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel] v súlade s podmienkami tohto poistenia, výška poplatku závisí od dĺžky obdobia, počas ktorého bol tento držiteľ bez poistného krytia v konkrétnom kalendárnom roku, a predstavuje:

…

(3) 100 % poplatku stanoveného v odseku 2 bode 1 – v prípade, ak toto obdobie presahuje 14 dní.

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

10 Dňa 1. septembra 2014 žalobcovia vo veci samej nadobudli nákladné motorové vozidlo (ďalej len „predmetné vozidlo“). V období od 29. októbra 2015 do 29. októbra 2019 bolo dočasne vyradené z prevádzky na základe po sebe nasledujúcich rozhodnutiach, ktoré vydal Starosta Ostrowiecki (predseda Okresného úradu Ostrowiec, Poľsko), pričom osvedčenie o jeho evidencii a jeho evidenčné čísla boli následne uložené do úschovy na tomto úrade. Predmetné vozidlo bolo opätovne dočasne prihlásené do evidencie na základe rozhodnutia toho istého orgánu z 20. marca 2019.

11 Počas obdobia dočasného vyradenia z prevádzky nebolo toto vozidlo z dôvodu svojho technického stavu schopné prevádzky.

12 Keďže uvedené vozidlo nebolo kryté poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou v období od 15. septembra 2017 do 20. marca 2019 (ďalej len „predmetné obdobie“), záručný fond listom z 20. mája 2019 informoval žalobcov vo veci samej o nesplnení povinnosti poistenia a vyzval ich, aby predložili dokumenty preukazujúce splnenie alebo nesplnenie tejto povinnosti. Tým istým listom im bola uložená sankcia vo výške 6 750 poľských zlotých (PLN) (približne 1 500 eur) z dôvodu nesplnenia tejto povinnosti.

13 Títo žalobcovia podali na Sąd Rejonowy w Opatowie (Okresný súd Opatów, Poľsko), vnútroštátny súd podávajúci návrh na začatie prejudiciálneho konania, žalobu, ktorou sa domáhali určenia, že počas uvedeného obdobia neexistovala povinnosť poistiť predmetné vozidlo v súvislosti so zodpovednosťou za škodu spôsobenú prevádzkou predmetného vozidla. Na podporu tejto žaloby uvádzajú, že uloženie povinnosti uzavrieť takúto poistnú zmluvu na obdobie, počas ktorého je vozidlo dočasne vyradené z prevádzky, a sankcie v prípade nesplnenia tejto povinnosti „je protiprávne a predstavuje zásah do práv občanov“.

14 Záručný fond navrhuje túto žalobu zamietnuť. Zdôrazňuje, že povinnosť uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu, ktorá je stanovená v článku 23 § 1 zákona o povinnom poistení, sa vzťahuje na každého držiteľa motorového vozidla už zo samotného dôvodu držby tohto vozidla a počas celého obdobia držby až do dňa jeho výmazu, a to bez ohľadu na podmienky nadobudnutia tohto vozidla, jeho technický stav alebo rozsah jeho používania. Dočasné vyradenie vozidla z prevádzky teda nezbavuje jeho držiteľa povinnosti uzavrieť takúto zmluvu. Nesplnenie tejto zákonnej povinnosti teda odôvodňuje uloženie pokuty stanovenej v článku 88 zákona o povinnom poistení.

15 Vnútroštátny súd poznamenáva, že povinnosť držiteľa motorového vozidla uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ktorá je stanovená v článku 23 § 1 zákona o povinnom poistení, má absolútnu povahu, súvisí so samotnou držbou vozidla a je nezávislá od jeho technického stavu, spôsobilosti alebo nespôsobilosti na prevádzku, podmienok jeho používania alebo od okolnosti, že bolo vyradené z prevádzky na základe rozhodnutia príslušného orgánu. Okrem toho uvádza, že sankcie stanovené poľským právom v prípade nesplnenia tejto povinnosti sú rovnaké bez ohľadu na okolnosti tohto nesplnenia.

16 Podľa vnútroštátneho súdu je takáto koncepcia povinnosti uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla príliš široká a ide nad rámec toho, čo vyplýva z účelu smernice 2009/103, ktorým je ochrana poškodených pri dopravných nehodách.

17 Vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa pojmu „prevádzka vozidiel“, tak ako je chápaný v rámci tejto smernice, by totiž uloženie povinnosti uzavrieť poistnú zmluvu o zodpovednosti za škodu aj pre držiteľov vozidiel nespôsobilých na prevádzku, ktoré boli vyradené z prevádzky na základe rozhodnutí príslušných orgánov, nebolo odôvodnené, keďže prípadná škoda súvisiaca s takýmto vozidlom nemôže predstavovať škodu vyplývajúcu z „prevádzky vozidiel“ v zmysle tejto judikatúry. Keďže riziko kryté takýmto poistením nemôže vzniknúť, poistenie by sa nevzťahovalo ani na držiteľa vozidla nespôsobilého na prevádzku, ani na prípadnú poškodenú osobu, napriek uzavretiu poistnej zmluvy a zaplateniu príslušného poistného. Ide teda o zbytočnú záťaž. Okrem toho sankcia za nesplnenie povinnosti uzavrieť takúto zmluvu je prísna.

18 Za týchto podmienok Sąd Rejonowy w Opatowie (Okresný súd Opatów) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 3 [smernice 2009/103] vykladať v tom zmysle, že sa uzavretie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel vyžaduje aj v prípade, ak vozidlo nie je spôsobilé na prevádzku a bolo zákonným spôsobom a na základe rozhodnutia príslušných orgánov dočasne vyradené z prevádzky?“

O prejudiciálnej otázke

19 Podľa článku 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora, ak možno odpoveď na položenú prejudiciálnu otázku jednoznačne vyvodiť z judikatúry, Súdny dvor môže na návrh sudcu spravodajcu po vypočutí generálneho advokáta kedykoľvek rozhodnúť formou odôvodneného uznesenia.

20 Toto ustanovenie je potrebné uplatniť v prejednávanej veci.

21 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 vykladať v tom zmysle, že uzavretie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla je povinné počas obdobia, kedy predmetné vozidlo nie je spôsobilé na prevádzku z dôvodu jeho technického stavu, nie je registrované a dočasne bolo vyradené z prevádzky v súlade s platným vnútroštátnym právom.

22 Ako Súdny dvor opakovane konštatoval, znenie tohto článku 3 ods. 1 prvej smernice je koncipované veľmi všeobecne v tom zmysle, že od každého členského štátu požaduje, aby vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku zakotvil všeobecnú povinnosť poistenia vozidiel (rozsudky zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 36 a citovaná judikatúra, ako aj z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 39).

23 Každý členský štát má preto povinnosť zabezpečiť, aby s výhradou uplatnenia výnimiek stanovených v článku 5 tejto smernice bolo každé vozidlo obvykle sa nachádzajúce na jeho území pokryté zmluvou uzavretou s poisťovňou s cieľom zabezpečiť ručenie za zodpovednosť za škodu spôsobenú uvedeným vozidlom minimálne v rozmedzí stanovenom právom Únie (rozsudky zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 37 a citovaná judikatúra, ako aj z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 40).

24 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že pojem „vozidlo“ je definovaný v článku 1 bode 1 smernice 2009/103 ako „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené“.

25 Táto definícia je nezávislá od spôsobu, akým sa predmetné vozidlo používa alebo sa môže používať (rozsudky zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 38 a citovaná judikatúra, ako aj z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 42).

26 Okrem toho takáto definícia svedčí v prospech objektívneho chápania pojmu „vozidla“, ktoré je nezávislé od úmyslu majiteľa vozidla alebo inej osoby skutočne ho využívať (rozsudky zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 39 a citovaná judikatúra, ako aj z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 43).

27 Súdny dvor okrem toho tiež zdôraznil, že otázka rozsahu povinnosti uzavrieť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel má byť z dôvodov právnej istoty vopred určená, to znamená pred prípadnou účasťou dotknutého vozidla na nehode (rozsudky zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 40, a z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 44).

28 Súdny dvor z toho vyvodil, že skutočnosť, že v rozsudkoch zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), a z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), v podstate rozhodol, že skutočnosť, že len prípady používania poisteného vozidla, ktoré spadajú pod používanie tohto vozidla ako dopravného prostriedku, a preto pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 ods. 1 prvej smernice, alebo článku 3 prvého odseku smernice 2009/103, môžu viesť k prevzatiu zodpovednosti poisťovateľa na základe zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou tohto vozidla, za škodu spôsobenú týmto vozidlom, v žiadnom prípade neznamená, že existencia povinnosti uzavrieť takéto poistenie by mala byť určená v závislosti od skutočného používania predmetného vozidla ako dopravného prostriedku v určitom čase (rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 41).

29 So zreteľom na tieto skutočnosti Súdny dvor rozhodol, že vozidlo, ktoré je evidované, a nebolo teda riadne stiahnuté z prevádzky, a ktoré je spôsobilé byť uvedené do prevádzky, zodpovedá pojmu „vozidlo“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, a že v dôsledku toho uzavretie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla je povinné podľa článku 3 ods. 1 tejto smernice, pokiaľ je dotknuté vozidlo stále evidované v členskom štáte a je spôsobilé byť uvedené do prevádzky, ale je výlučne na základe rozhodnutia jeho majiteľa, ktorý ho už nemá v úmysle riadiť, odstavené na súkromnom pozemku (rozsudok zo 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, body 42 a 52).

30 Vzhľadom na tieto skutočnosti Súdny dvor tiež rozhodol, že to isté musí v zásade platiť aj pre vozidlo, ktoré je registrované v členskom štáte, ktoré sa nachádza na súkromnom pozemku a ktoré je určené na zošrotovanie z dôvodu rozhodnutia jeho majiteľa, aj keď toto vozidlo nie je v danom čase spôsobilé prevádzky z dôvodu svojho technického stavu (rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 47).

31 Súdny dvor však konštatoval, že hoci registrácia vozidla v zásade potvrdzuje jeho spôsobilosť na prevádzku a tým na používanie ako dopravného prostriedku, nemožno vylúčiť, že registrované vozidlo by bolo objektívnym spôsobom definitívne nespôsobilé na prevádzku z dôvodu svojho zlého technického stavu. Spresnil teda, že na to, aby bolo takéto vozidlo vylúčené z povinnosti poistenia stanovenej v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103, je nevyhnutné, aby bolo v súlade s uplatniteľnou vnútroštátnou právnou úpravou oficiálne vyradené z prevádzky (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 58).

32 Súdny dvor z toho vyvodil, že vozidlo, ktoré je registrované v členskom štáte, naďalej podlieha povinnosti poistenia stanovenej v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103, pokiaľ nebolo riadne vyradené z prevádzky v súlade s uplatniteľnou vnútroštátnou právnou úpravou (rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, bod 60).

33 Z tejto judikatúry možno jasne vyvodiť, že vzhľadom na to, že motorové vozidlo nie je spôsobilé na prevádzku z dôvodu technického stavu, nie je registrované a okrem toho bolo riadne vyradené z prevádzky v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom, nepodlieha povinnosti poistenia stanovenej v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103. Takéto riadne vyradenie z prevádzky totiž objektívne preukazuje, že dotknuté vozidlo nemôže byť v prevádzke, a teda nemôže byť používané ako dopravný prostriedok, a teda nemá povahu „vozidla“ v zmysle článku 1 bodu 1 smernice 2009/103 (pozri analogicky rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, body 58 a 59). Skutočnosť, že toto vyradenie je dočasné, nie je v tejto súvislosti relevantná, keďže nič nenasvedčuje tomu, že by takáto okolnosť narušila skutočnú povahu vyradenia predmetného vozidla z prevádzky počas doby tohto vyradenia.

34 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že uzavretie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla nie je povinné počas obdobia, kedy predmetné vozidlo nie je spôsobilé na prevádzku z dôvodu technického stavu, nie je registrované a bolo dočasne vyradené z prevádzky v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom.

O trovách

35 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (desiata komora) nariadil:

Článok 3 prvý odsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že uzavretie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla nie je povinné počas obdobia, kedy predmetné vozidlo nie je spôsobilé na prevádzku z dôvodu technického stavu, nie je registrované a bolo dočasne vyradené z prevádzky v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom.

Podpisy