Zbirka odločb sodne prakse

SKLEP SODIŠČA (deseti senat)

z dne 29. oktobra 2021 *

„Predhodno odločanje – Člen 99 Poslovnika Sodišča – Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 2009/103/ES – Člen 3, prvi odstavek – Obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju – Obseg – Vozilo, ki ni vozno, ni registrirano in je bilo pravilno umaknjeno iz prometa“

V zadevi C-688/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Sąd Rejonowy w Opatowie (okrožno sodišče v Opatowu, Poljska) z odločbo z dne 14. oktobra 2020, ki je na Sodišče prispela 17. decembra 2020, v postopku

HG,

TC

proti

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

ob udeležbi

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

SODIŠČE (deseti senat),

v sestavi C. Lycourgos, predsednik četrtega senata v funkciji predsednika desetega senata, I. Jarukaitis (poročevalec) in M. Ilešič, sodnika,

generalni pravobranilec: M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da odloči z obrazloženim sklepom v skladu s členom 99 Poslovnika Sodišča,

sprejema naslednji

* Jezik postopka: poljščina.

Sklep

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3 Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL 2009, L 263, str. 11).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med osebama HG in TC ter Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (zavarovalniški jamstveni sklad, Poljska; v nadaljevanju: jamstveni sklad) zaradi morebitne obveznosti tožečih strank v postopku v glavni stvari, da skleneta pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila za vozilo, ki ni vozno, ni registrirano in je bilo začasno umaknjeno iz prometa.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Člen 1, točka 1, Direktive 2009/103 vsebuje naslednjo opredelitev pojmov:

„Za namene te direktive:

1. ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez […]“.

4 Člen 3 te direktive, naslovljen „Obvezno zavarovanje vozil“, v prvem odstavku določa:

„Vsaka država članica ob upoštevanju člena 5 sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem.“

5 Člen 5 navedene direktive, naslovljen „Odstopanje od obveznosti zavarovanja vozila“, določa pogoje, pod katerimi lahko vsaka država odstopa od člena 3 te direktive glede nekaterih fizičnih ali pravnih oseb, zasebnih ali javnih, glede nekaterih vrst vozil ali nekaterih vozil, ki imajo posebne tablice.

Poljsko pravo

6 Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zakon o obveznem zavarovanju, zavarovalniškem jamstvenem skladu in poljskem združenju zavarovateljev v prometu) z dne 22. maja 2003 v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari (Dz. U. 2018, pozicija 473) (v nadaljevanju: zakon o obveznem zavarovanju), v členu 3(1) pojem „obvezno zavarovanje“ opredeljuje kot „zavarovanje civilne odgovornosti osebe ali zavarovanje premoženja, če zakon ali mednarodna pogodba, ki jo je ratificirala Republika Poljska, določa obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju“.

7 Člen 4 zakona o obveznem zavarovanju v točki 1 določa, da mora imetnik motornega vozila skleniti pogodbo o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, ki nastane zaradi uporabe teh vozil.

8 Člen 23(1) tega zakona določa, da mora imetnik motornega vozila skleniti pogodbo o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti za imetnike motornih vozil za škodo, ki nastane zaradi uporabe motornega vozila, ki ga ima.

9 Člen 88 navedenega zakona določa:

„1. Oseba, ki ni izpolnila obveznosti sklenitve pogodbe o obveznem zavarovanju v skladu s pogoji tega zavarovanja, opisanimi v [tem] zakonu, je dolžna plačati pristojbino.

2. Znesek pristojbine iz odstavka 1, ki se plača vsako leto, znaša:

1) za pogodbo o zavarovanju [civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil]:

[…]
b) za tovornjake, traktorje in avtobuse – trikratnik minimalne plače;

[…]

[…]

3. Za imetnike motornih vozil, ki niso izpolnili obveznosti sklenitve pogodbe o zavarovanju [civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil] v skladu s pogoji tega zavarovanja, je znesek pristojbine odvisen od obdobja, v katerem zadevni imetnik v posameznem letu ni imel zavarovalnega kritja, in znaša:

[…]

3) 100 % pristojbine, določene v odstavku 2, točka 1 – če je to obdobje daljše od 14 dni.

[…]“.

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

10 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari sta 1. septembra 2014 pridobili tovornjak (v nadaljevanju: zadevno vozilo). Ta je bil v obdobju od 29. oktobra 2015 do 29. oktobra 2019 začasno umaknjen iz prometa na podlagi zaporednih sklepov Starosta Ostrowiecki (predsednik okrožja Ostrowiec, Poljska), pri katerem so bili deponirani potrdilo o registraciji vozila in registrske tablice. Zadevno vozilo je bilo ponovno začasno registrirano na podlagi sklepa istega organa z dne 20. marca 2019.

11 V obdobju začasnega umika iz prometa to vozilo zaradi svojega tehničnega stanja ni bilo vozno.

12 Ker navedeno vozilo v obdobju od 15. septembra 2017 do 20. marca 2019 (v nadaljevanju: zadevno obdobje) ni bilo krito s pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti pri njegovi uporabi, je jamstveni sklad z dopisom z dne 20. maja 2019 tožeči stranki v postopku v glavni stvari obvestil o neizpolnjevanju obveznosti sklenitve zavarovanja in ju pozval, naj predložita dokumente, ki

dokazujejo izpolnjevanje ali neobstoj te obveznosti. Z istim dopisom jima je bila zaradi neizpolnjevanja te obveznosti naložena kazen v znesku 6750 poljskih zlotov (PLN) (približno 1500 EUR).

13 Ti tožeči stranki sta pri predložitvenem sodišču, Sąd Rejonowy w Opatowie (okrožno sodišče v Opatówu, Poljska), vložili tožbo za ugotovitev neobstoja obveznosti zavarovanja zadevnega vozila za civilno odgovornost pri njegovi uporabi v zadevnem obdobju. V utemeljitev te tožbe navajata, da sta naložitev obveznosti sklenitve take pogodbe o zavarovanju za obdobje, v katerem je vozilo začasno umaknjeno iz prometa, in naložitev kazni v primeru neizpolnjevanja te obveznosti „nezakoniti in pomenita kršitev državljanskih pravic“.

14 Jamstveni sklad predlaga, naj se ta tožba zavrne. Poudarja, da je obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti iz člena 23(1) zakona o obveznem zavarovanju naložena vsakemu imetniku motornega vozila že samo na podlagi imetništva in to ves čas njegovega trajanja do dneva njegove odjave iz prometa, ne glede na način pridobitve vozila, njegovo tehnično stanje ali obseg njegove uporabe. Začasni umik vozila iz prometa naj torej imetnika ne bi odvezal obveznosti sklenitve take pogodbe. Zato naj bi neizpolnjevanje te zakonske obveznosti upravičevalo naložitev kazni iz člena 88 zakona o obveznem zavarovanju.

15 Predložitveno sodišče navaja, da je obveznost imetnika vozila iz člena 23(1) zakona o obveznem zavarovanju, da sklene pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, ki je posledica uporabe tega vozila, absolutna, povezana s samim imetništvom vozila in ni odvisna od njegovega tehničnega stanja, njegove voznosti ali nevoznosti, načina uporabe ali okoliščine, da je bilo umaknjeno iz prometa na podlagi sklepa pristojnega organa. Poleg tega poudarja, da so sankcije, ki jih poljsko pravo določa v primeru neizpolnjevanja te obveznosti, enake, ne glede na okoliščine tega neizpolnjevanja.

16 Po mnenju predložitvenega sodišča je tako pojmovanje obveznosti sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, ki je posledica uporabe motornega vozila, preširoko in presega namen Direktive 2009/103, to je varstvo oškodovancev v prometnih nesrečah.

17 Glede na sodno prakso Sodišča v zvezi s pojmom „uporaba vozil“, kot se razume v okviru te direktive, namreč naložitev obveznosti sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti tudi za imetnike vozil, ki niso vozna in so bila umaknjena iz prometa na podlagi sklepov pristojnih organov, ne bi bila upravičena, saj morebitna škoda, povezana s takim vozilom, ne more pomeniti škode zaradi „uporabe vozil“ v smislu te sodne prakse. Ker se tveganje, ki ga krije tako zavarovanje, torej ne more uresničiti, zavarovanje kljub sklenitvi pogodbe o zavarovanju in plačilu premije ne krije niti imetnika nevoznega vozila niti morebitnega oškodovanca. Šlo naj bi torej za nepotrebno obremenitev. Poleg tega naj bi bila kazen za neizpolnjevanje obveznosti sklenitve take pogodbe stroga.

18 V teh okoliščinah je Sąd Rejonowy w Opatowie (okrožno sodišče v Opatówu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 3 [Direktive 2009/103] razlagati tako, da je sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, ki je posledica uporabe motornih vozil, obvezna tudi, če vozilo ni vozno in je bilo začasno umaknjeno iz prometa v skladu s pravom in na podlagi sklepa, ki ga je sprejel pristojni organ?“

Vprašanje za predhodno odločanje

19 V skladu s členom 99 Poslovnika Sodišča lahko Sodišče, če je iz sodne prakse mogoče jasno sklepati, kakšen je odgovor na vprašanje za predhodno odločanje, na predlog sodnika poročevalca in po opredelitvi generalnega pravobranilca kadar koli odloči z obrazloženim sklepom.

20 To določbo je treba uporabiti v tej zadevi.

21 Predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da je sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornega vozila obvezna v obdobju, v katerem zadevno vozilo zaradi tehničnega stanja ni vozno, ni registrirano in je začasno umaknjeno iz prometa v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja.

22 Kot je Sodišče večkrat ugotovilo, ta člen 3, prvi odstavek, katerega besedilo je zelo široko, državam članicam nalaga, naj v svojem notranjem pravnem redu uvedejo splošno obveznost zavarovanja vozil (sodbi z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 36 in navedena sodna praksa, in z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 39).

23 Tako mora vsaka država članica zagotoviti, da so s pridržkom izjem, določenih v členu 5 te direktive, vsa vozila, ki so običajno na njenem ozemlju, krita s pogodbo z zavarovalnico zato, da v mejah, ki jih določa pravo Unije, zagotovi izpolnitev obveznosti, ki izhajajo iz civilne odgovornosti v zvezi z navedenim vozilom (sodbi z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 37 in navedena sodna praksa, in z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 40).

24 V zvezi s tem je treba spomniti, da je pojem „vozilo“ v členu 1, točka 1, Direktive 2009/103 opredeljen kot „motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez“.

25 Ta opredelitev ni odvisna od tega, za kakšno uporabo zadevnega vozila gre ali bi lahko šlo (sodbi z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 38 in navedena sodna praksa, in z dne 29. aprila 2021,Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 42).

26 Poleg tega taka opredelitev podpira objektivno razumevanje pojma „vozilo“, ki ni odvisno od namena lastnika vozila ali druge osebe, da ga dejansko uporablja (sodbi z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 39 in navedena sodna praksa, in z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 43).

27 Sodišče je tudi že poudarilo, da je treba vprašanje obsega obveznosti sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zaradi pravne varnosti določiti vnaprej, to je pred morebitno udeleženostjo zadevnega vozila v nesreči (sodbi z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 40 in navedena sodna praksa, in z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 44).

28 Sodišče je iz tega sklepalo, da dejstvo, da je v sodbah z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146); z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), v bistvu razsodilo, da le

uporaba zavarovanega vozila, ki pomeni uporabo vozila kot prevoznega sredstva in zato spada pod pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, lahko povzroči, da zavarovalnica po pogodbi o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi tega vozila krije škodo, ki jo je povzročilo to vozilo, nikakor ne pomeni, da bi bilo treba obstoj obveznosti sklenitve takega zavarovanja določiti glede na dejansko uporabo zadevnega vozila kot prevoznega sredstva v danem trenutku (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 41).

29 Glede na te elemente je Sodišče razsodilo, da vozilo, ki je registrirano in ki torej ni bilo pravilno umaknjeno iz prometa in ki je vozno, ustreza pojmu „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 in je zato sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornega vozila v skladu s členom 3, prvi odstavek, navedene direktive obvezna, če je zadevno vozilo še vedno registrirano v državi članici in je vozno, je pa samo zaradi odločitve lastnika, ki ga več ne namerava voziti, parkirano na zasebnem zemljišču (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točki 42 in 52).

30 Glede na te iste elemente je Sodišče odločilo tudi, da mora načeloma enako veljati za vozilo, ki je registrirano v državi članici, ki je na zasebnem zemljišču in ki bo zaradi odločitve njegovega lastnika uničeno, tudi če to vozilo v danem trenutku zaradi tehničnega stanja ni vozno (sodba z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 47).

31 Sodišče je vseeno ugotovilo, da, čeprav registracija vozila načeloma potrjuje njegovo primernost za vožnjo in s tem za uporabo kot prevozno sredstvo, pa ni mogoče izključiti, da registrirano vozilo objektivno zaradi svojega slabega tehničnega stanja dokončno ni vozno. Pojasnilo je torej, da je za izključitev takega vozila iz obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 torej nujno, da je bilo uradno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 58).

32 Sodišče je na podlagi tega ugotovilo, da za vozilo, registrirano v državi članici, še naprej velja obveznost zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, dokler ni pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo (sodba z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 60).

33 Iz te sodne prakse je mogoče jasno sklepati, da če motorno vozilo zaradi svojega tehničnega stanja ni vozno, ni registrirano in je bilo poleg tega pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja, zanj ne velja obveznost zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103. Taka pravilna izključitev iz prometa namreč objektivno dokazuje, da zadevno vozilo ni primerno za vožnjo v prometu in se zato ne more uporabljati kot prevozno sredstvo ter zato nima statusa „vozila“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 (glej po analogiji sodbo z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točki 58 in 59). Dejstvo, da je ta umik začasen, v tem pogledu ni pomembno, saj nič ne kaže na to, da bi taka okoliščina vplivala na dejanskost umika zadevnega vozila iz prometa za čas trajanja umika.

34 Glede na vse navedene preudarke je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornega vozila ni obvezna v obdobju, v katerem zadevno vozilo zaradi tehničnega stanja ni vozno, ni registrirano in je začasno umaknjeno iz prometa v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja.

Stroški

35 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških.

Iz teh razlogov je Sodišče (deseti senat) sklenilo:

Člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti je treba razlagati tako, da sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornega vozila ni obvezna v obdobju, v katerem zadevno vozilo zaradi tehničnega stanja ni vozno, ni registrirano in je začasno umaknjeno iz prometa v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja.

Podpisi