Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 20 maja 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 2009/103/WE – Artykuł 3 – Obowiązek objęcia szkód majątkowych – Zakres – Przepisy państwa członkowskiego ograniczające obowiązek pokrycia kosztów holowania pojazdu, który uległ wypadkowi, do tych poniesionych na terytorium tego państwa członkowskiego, zaś kosztów parkowania – do tych, które okazały się niezbędne w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu

W sprawie C-707/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Polska) postanowieniem z dnia 2 września 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 września 2019 r., w postępowaniu:

K.S.

przeciwko

A.B.,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos i I. Jarukaitis (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– a imieniu A.B. – M. Samocik, radca prawny,

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu łotewskiego – początkowo V. Soņeca i K. Pommere, a następnie K. Pommere, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu austriackiego – J. Schmoll oraz M. Winkler-Unger, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: polski.

– w imieniu Komisji Europejskiej – H. Tserepa-Lacombe i B. Sasinowska, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Niniejszy 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, jaki powstał pomiędzy K.S. a A.B. w przedmiocie żądania zwrotu kosztów parkowania na Łotwie i holowania do Polski pojazdu i naczepy, które zostały uszkodzone w następstwie wypadku drogowego, do którego doszło na Łotwie.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Motywy 2 i 20 dyrektywy 2009/103 stanowią:

„(2) Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenie komunikacyjne) ma dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzi ono również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowi znaczącą część [unijnego] rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania [Unii] w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

[…]

(20) Poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze [Unii] wypadek miał miejsce”.

4 Artykuł 1 tej dyrektywy, zatytułowany „Definicje”, brzmi następująco:

„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;

2) »osoba poszkodowana« oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy;

[…]”.

5 Artykuł 3 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązek ubezpieczenia pojazdów”, stanowi:

„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 [znajdujących się] na jego terytorium.

Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym.

Każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki, aby zapewnić objęcie umową ubezpieczenia również:

a) szkód wyrządzonych na terytorium innych państw członkowskich zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach;

[…]

Ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, pokrywa [obejmuje] obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie”.

Prawo łotewskie

6 Artykuł 28 Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów w ruchu drogowym) z dnia 7 kwietnia 2004 r. (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr 65), w wersji mającej zastosowanie do sporu zawisłego w postępowaniu głównym (zwanej dalej „łotewską ustawą o obowiązkowym ubezpieczeniu pojazdów”), stanowi:

„Koszty w związku z ewakuacją pojazdu lub jego pozostałych części są kosztami ewakuacji pojazdu lub jego pozostałych części z miejsca wypadku drogowego do miejsca zamieszkania właściciela lub uprawnionego użytkownika, który prowadził pojazd w chwili wypadku drogowego, albo do miejsca naprawy na terytorium Republiki Łotewskiej. Jeżeli w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu niezbędne jest pozostawienie pojazdu lub jego pozostałych części na parkingu, do szkody wlicza się również koszty ewakuacji pojazdu lub jego pozostałych części do odpowiedniego parkingu i opłatę za usługi parkingu”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

7 W dniu 30 października 2014 r. w miejscowości K. (Łotwa) doszło do wypadku drogowego, w którym uszkodzeniu uległy należące do K.S. i zarejestrowane w Polsce pojazd z naczepą. Ten pojazd z naczepą zostały ze względu na uszkodzenia ewakuowane na parking, na którym pozostawały aż do momentu odholowania do Polski.

8 Koszty parkowania na Łotwie wyniosły 6020 PLN (złotych polskich) (około 1292 EUR), zaś koszty holowania do Polski – 32 860 PLN (około 7054 EUR).

9 A.B., ubezpieczyciel sprawcy wypadku w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, po skierowaniu doń przez K.S. żądania zwrotu tych kosztów wypłacił mu odszkodowanie w kwocie 4492,44 PLN (około 964 EUR) z tytułu kosztów holowania na Łotwie. A.B. odmówił natomiast wypłaty całego odszkodowania z tytułu kosztów parkowania na Łotwie oraz kosztów holowania poza terytorium łotewskim.

10 W dniu 23 stycznia 2017 r. K.S. złożył do Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Polska), czyli sądu odsyłającego, pozew o zasądzenie od A.B. zapłaty na jego rzecz obejmującej odsetki za opóźnienie łącznej kwoty 28 527,56 PLN (około 6124 EUR) z tytułu kosztów holowania poza terytorium łotewskim oraz kwoty 6020 PLN (około 1292 EUR) z tytułu kosztów parkowania na Łotwie.

11 W odpowiedzi na ten pozew A.B. wskazał, że zgodnie z prawem łotewskim jest on zobowiązany do zwrotu kosztów holowania jedynie na terytorium łotewskim, a do zwrotu kosztów parkowania – jedynie w przypadku, gdy koszty parkowania miały związek z prowadzonym postępowaniem karnym lub innym postępowaniem.

12 Na wstępie sąd odsyłający wskazał, że zgodnie z Konwencją o prawie właściwym dla wypadków drogowych, sporządzoną w Hadze dnia 4 maja 1971 r., prawem właściwym dla rozstrzygnięcia sporu jest prawo państwa, w którym nastąpił wypadek, a więc w niniejszej sprawie – prawo łotewskie.

13 Biorąc zaś pod uwagę, że art. 28 łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu pojazdów nie przewiduje ani obowiązku pokrycia kosztów holowania uszkodzonego pojazdu, jeśli to holowanie miało miejsce poza terytorium łotewskim, ani kosztów parkowania unieruchomionego pojazdu, jeśli to pozostawienie pojazdu na parkingu nie było uzasadnione śledztwem w postępowaniu karnym lub innym powodem, sąd odsyłający zastanawia się nad zakresem zastosowania art. 3 dyrektywy 2009/103, w którym nałożono na państwa członkowskie ogólny obowiązek zapewnienia, aby odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych była objęta ubezpieczeniem.

14 Sąd ten podnosi, że w tym art. 3 nie sprecyzowano zakresu obowiązkowego ubezpieczenia, jakie winno przewidzieć każde państwo członkowskie w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, zaś w akapicie drugim tego przepisu wyjaśniono jedynie, że zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach „środków określonych w akapicie pierwszym", w którym przewidziano istnienie po stronie każdego państwa członkowskiego obowiązku podjęcia „wszelkich stosownych środków".

15 Sąd odsyłający zastanawia się więc nad kwestią, czy wyrażenie „wszelkie stosowne środki" należy interpretować w ten sposób, że każde państwo członkowskie powinno przewidzieć, iż obowiązkowe ubezpieczenie obejmuje pełny zakres szkód.

16 W tym względzie sąd ten podkreśla, że wyrażenie to w języku polskim zawiera jego zdaniem mniej stanowczy nakaz działania niż jego wersje w języku angielskim i francuskim. W każdym razie polskie sądy i doktryna przychylają się w odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właścicieli pojazdów ku przyjęciu zasady całkowitego naprawienia szkody.

17 Sąd odsyłający zauważa, że, stosownie do art. 3 akapit czwarty dyrektywy 2009/103, ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów obejmuje obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie. Jego zdaniem nie ma zaś żadnych wątpliwości co do tego, że koszty holowania i parkowania pojazdów – takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym – stanowią powstałe w wyniku wypadku szkody majątkowe. Przesłanka istnienia związku przyczynowego wydaje się być zatem w niebudzący jego zdaniem wątpliwości sposób spełniona, zaś rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu zależy jedynie od wykładni przepisów łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu pojazdów.

18 Literalna wykładnia art. 28 tej ustawy może zaś być nie do pogodzenia z celem art. 3 dyrektywy 2009/103, ponieważ może prowadzić do sytuacji, w której ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej nie obejmuje szkody majątkowej powstałej w związku z wypadkiem drogowym.

19 Osoba mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim innym niż Łotwa i poszkodowana w wypadku drogowym na terytorium łotewskim może bowiem zostać pozbawiona prawa do odszkodowania za poniesione szkody majątkowe w postaci kosztów holowania uszkodzonego pojazdu do swego kraju pochodzenia oraz w postaci kosztów związanych z koniecznością parkowania tego pojazdu na terytorium łotewskim do momentu odholowania go w celu przeprowadzenia naprawy.

20 W tych okolicznościach Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) [C]zy art. 3 dyrektywy [2009/103] należy interpretować w ten sposób, że w ramach »wszelkich stosownych środków« każde państwo członkowskie powinno objąć odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pełny zakres pokrycia szkód, w tym także skutków zdarzenia szkodowego w postaci konieczności holowania pojazdu poszkodowanego do kraju macierzystego i kosztów koniecznego parkowania pojazdów?

2) [W] przypadku odpowiedzi twierdzącej na powyższe pytanie – czy odpowiedzialność ta może być limitowana w jakikolwiek sposób przez ustawodawstwo państw członkowskich?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

21 Zadając te dwa pytania, które należy przeanalizować łącznie, sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy art. 3 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że jest sprzeczny z nim przepis krajowy, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych obejmuje obligatoryjnie szkody w postaci poniesionych kosztów holowania uszkodzonego pojazdu oraz kosztów koniecznego parkowania tego pojazdu jedynie w takim zakresie, w jakim holowanie to miało miejsce na obszarze tego państwa członkowskiego, zaś pozostawienie pojazdu na parkingu jest konieczne w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu oraz, w przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej, czy ten artykuł należy interpretować w taki sposób, że państwo członkowskie może tę odpowiedzialność w jakiś sposób ograniczyć.

22 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 stanowi, iż każde państwo członkowskie podejmuje stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie znajdujących się na jego terytorium. Ponadto w tym art. 3 akapit drugi wyjaśniono, że zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych w akapicie pierwszym, zaś akapit ostatni tego przepisu stanowi, że ubezpieczenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie.

23 Obowiązek objęcia ubezpieczeniem w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów mechanicznych osobom trzecim jest rzeczą odrębną od zakresu odszkodowań wypłacanych im z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego. Ta pierwsza kwestia jest bowiem objęta gwarancją prawa Unii i w nim zdefiniowana, druga natomiast jest co do zasady regulowana przez prawo krajowe (wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

24 Przepisy Unii nie mają bowiem na celu harmonizacji systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich, które co do zasady zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 Tak więc w obecnym stanie prawa Unii państwa członkowskie co do zasady zachowują swobodę w określaniu w ramach swych systemów odpowiedzialności cywilnej zwłaszcza podlegających naprawie szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne, zakresu odszkodowania za te szkody i osób uprawnionych do rzeczonej naprawy (zob. podobnie wyrok z dnia 24 października 2013 r., Drozdovs C-277/12, EU:C:2013:685, pkt 32).

26 Niemniej jednak państwa członkowskie powinny wykonywać swoje kompetencje w tej dziedzinie, przestrzegając prawa Unii, a przepisy krajowe regulujące kwestie odszkodowania z tytułu wypadków wynikających z ruchu pojazdów nie mogą pozbawiać przepisów unijnych skuteczności (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 Ponadto należy przypomnieć, że dyrektywa 2009/103 dąży do zapewnienia ochrony poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy, który to cel był stale realizowany i umacniany przez prawodawcę Unii (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 47), zaś z motywów 2 i 20 tej dyrektywy wynika, że ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych ma „wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów". Trybunał wyjaśnił w tym względzie, że unijne uregulowanie w dziedzinie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, którego część stanowi dyrektywa 2009/103, zmierza, po pierwsze, do zapewnienia swobodnego przemieszczania się zarówno pojazdów normalnie przebywających na terytorium Unii, jak i znajdujących się w nich osób, oraz, po drugie, do zagwarantowania poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy możliwości korzystania z porównywalnego traktowania, niezależnie od miejsca na terytorium Unii, w którym doszło do wypadku (zob. podobnie wyroki: z dnia 23 października 2012 r., Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

28 W niniejszym przypadku z informacji przekazanych przez sąd odsyłający wynika, że choć art. 28 łotewskiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu pojazdów przewiduje istniejący po stronie ubezpieczyciela obowiązek pokrycia kosztów holowania uszkodzonego pojazdu lub jego pozostałych części z miejsca wypadku drogowego do miejsca zamieszkania właściciela lub uprawnionego użytkownika, który prowadził pojazd w chwili wypadku drogowego, albo do miejsca naprawy, niemniej jednak to holowanie musi odbywać się na terytorium łotewskim. Ponadto, choć przepis ten nakłada na ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej obowiązek pokrycia kosztów parkowania uszkodzonego pojazdu, to opatruje go warunkiem, aby poniesienie ich okazało się konieczne „w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu".

29 W tym względzie, jeśli chodzi o, w pierwszej kolejności, koszty holowania, należy stwierdzić, że przepisy państwa członkowskiego, takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym, mogą prowadzić do sytuacji, w której osoba, której pojazd, zwykle znajdujący się na terytorium innego państwa członkowskiego, ponosi szkodę w następstwie wypadku, do którego doszło na terytorium tego pierwszego państwa członkowskiego i w odniesieniu do którego powstała odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu zwykle znajdującego się na terytorium tego pierwszego państwa członkowskiego, otrzymuje od ubezpieczyciela tej odpowiedzialności cywilnej jedynie część odszkodowania za szkodę majątkową, jakie jest przewidziane w przypadku uszkodzonych pojazdów zwykle znajdujących się na terytorium tego pierwszego państwa członkowskiego.

30 Ze względu na to bowiem, że takie przepisy przewidują jedynie pokrycie tych kosztów holowania, jakie zostały poniesione na terytorium rozpatrywanego państwa członkowskiego, koszty holowania poniesione przez podmiot znajdujący się w sytuacji takiej jak K.S. zostaną co najmniej w części wyłączone z pokrycia, w przypadku gdy pojazd ten jest holowany i naprawiany w państwie członkowskim, w którym podmiot ten ma miejsce zamieszkania czy też siedzibę. Natomiast w przypadku analogicznego wypadku, w którym poszkodowany ma miejsce zamieszkania czy też

siedzibę w państwie członkowskim, w którym wypadek ten miał miejsce, uzyska on od ubezpieczyciela pełne pokrycie kosztów odholowania pojazdu do znajdującego się w tym państwie członkowskim jego miejsca zamieszkania czy też naprawy pojazdu.

31 Jak zaś wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, przepis krajowy, który przewiduje rozróżnienie oparte na kryterium miejsca zamieszkania, wiąże się z ryzykiem działania ze szkodą głównie dla obywateli innych państw członkowskich w zakresie, w jakim nierezydentami są najczęściej cudzoziemcy (zob. analogicznie wyrok z dnia 6 lutego 2014 r., Navileme i Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, pkt 14 i przytoczone tam orzecznictwo).

32 Należy więc stwierdzić, że przepisy takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym ustanawiają dyskryminację poszkodowanych ze względu na państwo członkowskie ich miejsca zamieszkania czy też siedziby.

33 Choć prawdą jest, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 ze względu na zawarte w nim odniesienie do „wszelkich stosownych środków" nie przewiduje, w dziedzinie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zapewnienia przez państwa członkowskie, iż zakład ubezpieczeń pokryje szkody w pełnym zakresie, niemniej jednak ograniczenie objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem szkód wyrządzonych przez pojazdy mechaniczne nie może być uzasadnione jedynie w oparciu o państwo członkowskie miejsca zamieszkania czy też siedziby poszkodowanego. Okoliczność polegająca na tym, że miejsce zamieszkania czy też siedziby poszkodowanego znajduje się w państwie członkowskim innym niż to, w którym doszło do wypadku, nie może sama w sobie – biorąc pod uwagę realizowane w drodze tej dyrektywy cele ochrony, takie jak te, o których mowa w pkt 27 niniejszego wyroku – uzasadniać odmiennego traktowania w zakresie pokrycia szkód przez ubezpieczyciela.

34 Stwierdzenie to pozostaje jednak bez uszczerbku dla przysługującego wszystkim państwom członkowskim uprawnienia do ograniczenia, niezwiązanego ze stosowaniem kryteriów związanych z jego terytorium, zwrotu kosztów holowania, w szczególności w przypadkach, gdy techniczne środki naprawcze są dostępne w miejscu znacznie bliższym niż to, do którego zażądano holowania, czy też w przypadkach, gdy koszty holowania w innym państwie członkowskim można z tego względu uznać za nieproporcjonalne.

35 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o koszty parkowania, z będących w posiadaniu Trybunału akt sprawy nie wynika, aby rozpatrywane w postępowaniu głównym przepisy krajowe w zakresie, w jakim przewidują one pokrycie kosztów poniesionych „[j]eżeli w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu" niezbędne jest pozostawienie pojazdu na parkingu, wprowadzały jakiekolwiek rozróżnienie pomiędzy podmiotami mającymi miejsce zamieszkania czy też siedzibę na Łotwie a tymi mającymi to miejsce zamieszkania czy też siedzibę w innym państwie członkowskim. Do sądu odsyłającego należy jednak sprawdzenie, czy okoliczności rozpatrywane w postępowaniu głównym składają się na sytuację, w której parkowanie pojazdu należy uznać za „z innego powodu niezbędne" i czy rzeczywiście z tego względu nie dochodzi do odmiennego traktowania w zależności od miejsca zamieszkania czy też siedziby właściciela czy też posiadacza uszkodzonego pojazdu.

36 Uwzględniając powyższe, na zadane pytania należy odpowiedzieć, że art. 3 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w taki sposób, że:

– sprzeczny z nim jest przepis krajowy, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych obejmuje obligatoryjnie szkody w postaci poniesionych kosztów holowania uszkodzonego pojazdu jedynie w takim zakresie, w jakim holowanie to miało miejsce na terytorium tego państwa członkowskiego. Stwierdzenie to pozostaje jednak bez uszczerbku dla przysługującego temu państwu członkowskiemu uprawnienia do ograniczenia, niezwiązanego ze stosowaniem kryteriów związanych z jego terytorium, zwrotu kosztów holowania oraz

– nie jest z nim sprzeczny przepis krajowy, zgodnie z którym ubezpieczenie to obejmuje obligatoryjnie szkody w postaci poniesionych kosztów parkowania uszkodzonego pojazdu jedynie w takim zakresie, w jakim pozostawienie pojazdu na parkingu jest konieczne w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu, pod warunkiem że to ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej nie wiąże się z odmiennym traktowaniem w zależności od państwa członkowskiego miejsca zamieszkania czy też siedziby właściciela czy też posiadacza uszkodzonego pojazdu.

W przedmiocie kosztów

37 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 (piąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 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 interpretować w taki sposób, że:

– **sprzeczny z nim jest przepis krajowy, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych obejmuje obligatoryjnie szkody w postaci poniesionych kosztów holowania uszkodzonego pojazdu jedynie w takim zakresie, w jakim holowanie to miało miejsce na terytorium tego państwa członkowskiego. Stwierdzenie to pozostaje jednak bez uszczerbku dla przysługującego temu państwu członkowskiemu uprawnienia do ograniczenia, niezwiązanego ze stosowaniem kryteriów związanych z jego terytorium, zwrotu kosztów holowania oraz**

– **nie jest z nim sprzeczny przepis krajowy, zgodnie z którym ubezpieczenie to obejmuje obligatoryjnie szkody w postaci poniesionych kosztów parkowania uszkodzonego pojazdu jedynie w takim zakresie, w jakim pozostawienie pojazdu na parkingu jest konieczne w związku ze śledztwem w postępowaniu karnym lub z innego powodu, pod warunkiem że to ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej nie wiąże się z odmiennym traktowaniem w zależności od państwa członkowskiego miejsca zamieszkania czy też siedziby właściciela czy też posiadacza uszkodzonego pojazdu.**

Regan Ilešič Juhász

Lycourgos Jarukaitis

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 20 maja 2021 r.

Sekretarz
A. Calot Escobar

Prezes piątej izby
E. Regan