

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 29 kwietnia 2021 r. (*)

Odesłanie prejudycjalne – 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 – Jednostka samorządu terytorialnego, która nabyła prawo własności pojazdu na mocy orzeczenia sądu – Zarejestrowany pojazd znajdujący się na terenie prywatnym i przeznaczony do zniszczenia

W sprawie C-383/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) postanowieniem z dnia 12 lutego 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 maja 2019 r., w postępowaniu:

Powiat Ostrowski

przeciwko

Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

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

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – M. Piwińska, radca prawny,
- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl i D. Klebs, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska i S.L. Kaléda, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 8 grudnia 2020 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).

- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu między Powiatem Ostrowskim (Polska) (zwanym dalej „powiatem”) a Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (Polska) (zwanym dalej „funduszem gwarancyjnym”) w przedmiocie ewentualnego obowiązku zawarcia przez powiat umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdu nabytego przez powiat na mocy orzeczenia sądu i przeznaczonego do zniszczenia.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 1 i 2 dyrektywy 2009/103 mają następujące brzmienie:

- „(1) Dyrektywa [Rady] 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności [(Dz.U. 1972, L 103, s. 1)], druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych [(Dz.U. 1984, L 8, s. 17)], trzecia dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [(Dz.U. 1990, L 129, s. 33)] oraz dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) [(Dz.U. 2000, L 181, s. 65)] zostały kilkakrotnie znacząco zmienione [...]. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości te cztery dyrektywy oraz dyrektywę 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającą dyrektywy Rady [72/166], [84/5], 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę [2000/26] dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych [(Dz.U. 2005, L 149, s. 14)] należy ujednolicić.
- (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 wspólnotowego rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. [...]”.

- 4 Artykuł 1 dyrektywy 2009/103 zawiera następujące definicje:

„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) »terytorium, na którym pojazd normalnie przebywa« oznacza:

- a) terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną posiada pojazd bez względu na to, czy jest to tablica stała czy tymczasowa;

[...]”.

5 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 na jego terytorium”.

6 Zgodnie z art. 4 wspomnianej dyrektywy, dotyczącym „[k]ontrol[i] ubezpieczenia”:

„Państwa członkowskie odstępują od kontrolowania ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w przypadku samochodów [pojazdów], które mają zwykłe miejsce postoju na terytorium innego państwa członkowskiego oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i mają zwykłe miejsce postoju na terytorium państwa trzeciego. Państwa członkowskie mogą jednak prowadzić niesystematyczne kontrole ubezpieczenia pod warunkiem że nie są one dyskryminacyjne i są dokonywane w ramach kontroli, której wyłącznym celem nie jest sprawdzenie ubezpieczenia”.

7 Artykuł 5 dyrektywy 2009/103, zatytułowany „Odstąpienie od obowiązku ubezpieczenia pojazdów”, stanowi:

„1. Państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo od art. 3 w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych; lista takich osób zostaje sporządzona przez dane państwo i notyfikowana innym państwom członkowskim i Komisji [Europejskiej].

Stosując takie odstępstwo, państwo członkowskie podejmuje stosowne działania, aby zapewnić wypłatę odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych państw członkowskich przez pojazdy należące do takich osób.

[...]

2. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania art. 3 w zakresie niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalną tablicę; lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostaje sporządzona przez dane państwo i przekazana innym państwom członkowskim i Komisji.

W takim przypadku państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy, o których mowa w akapicie pierwszym, były traktowane w taki sam sposób jak pojazdy, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3.

[...]”.

8 Artykuł 10 tej dyrektywy, zatytułowany „Instytucja odpowiedzialna za odszkodowanie”, stanowi w ust. 1 akapit pierwszy:

„Każde państwo członkowskie tworzy lub upoważnia instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3”.

Prawo polskie

9 Artykuł 10 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w brzmieniu mającym zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (Dz.U. z 2018 r. poz. 473) (zwanej dalej „ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”) stanowi:

„Ustalenia spełnienia lub nieistnienia obowiązku ubezpieczenia można dochodzić przed sądem powszechnym”.

- 10 Artykuł 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych stanowi, że posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu.
- 11 Zgodnie z art. 31 ust. 3 tej ustawy:
- „W razie przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego zarejestrowanego, którego posiadacz wbrew [ustanowionemu przez niniejszą ustawę] obowiązkowi nie zawarł umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, posiadacz, na którego przeszło lub zostało przeniesione prawo własności jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w dniu przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu mechanicznego do ruchu. [...]”.
- 12 W art. 33 wskazanej ustawy uściślono, że obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ustaje między innymi z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego lub przekazania niekompletnego pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. z 2018 r. poz. 578), albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie członkowskim.
- 13 Zgodnie z art. 84 ust. 1 tej ustawy organem uprawnionym do kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych jest fundusz gwarancyjny. Ponadto art. 88 ust. 7 ustawy stanowi, że osoba, która nie spełniła obowiązku zawarcia tego rodzaju umowy, jest zobowiązana wnieść opłatę na rzecz funduszu gwarancyjnego.
- 14 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w wersji mającej zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (Dz.U. z 2018 r. poz.1990), określa w art. 130a przesłanki usunięcia pojazdu na koszt właściciela. Artykuł 130a ust. 10 akapit pierwszy tej ustawy stanowi:
- „Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 [w szczególności w przypadku, gdy naruszono zasady parkowania lub jeśli stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego], występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia. Powiadomienie zawiera pouczenie o skutkach nieodebrania pojazdu”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 15 Postanowieniem z dnia 16 stycznia 2018 r. Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) orzekł przepadek na rzecz powiatu pojazdu zarejestrowanego w Polsce, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 130a ust. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Postanowienie to stało się prawomocne w dniu 7 lutego 2018 r. i z tym dniem powiat stał się właścicielem pojazdu.
- 16 Powiat złożył wniosek o doręczenie powyższego postanowienia ze stwierdzeniem prawomocności i nadanie klauzuli wykonalności. Czynności, których dotyczył wniosek, zostały wykonane w dniu 20 kwietnia 2018 r. Ponieważ był to piątek, powiat ubezpieczył pojazd począwszy od kolejnego dnia pracy urzędu, czyli od poniedziałku 23 kwietnia 2018 r.
- 17 Z przedstawionych Trybunałowi akt sprawy wynika, że w dniu 2 maja 2018 r. ów pojazd poddano badaniu przez rzeczoznawcę. Wskutek tego badania ustalono, że pojazd nie da się uruchomić, jest on w złym stanie technicznym, stanowi złom, a jego wartość rynkowa to 400 PLN (złotych polskich) (około 89 EUR).
- 18 Zważywszy na stan techniczny pojazdu, powiat postanowił przekazać go do zniszczenia. Pojazd został więc przekazany, celem zniszczenia, do stacji demontażu, która wydała zaświadczenie o jego demontażu. Zgodnie z treścią tego zaświadczenia wyrejestrowanie pojazdu nastąpiło w dniu 22 czerwca 2018 r.

- 19 Pismem z dnia 10 lipca 2018 r. fundusz gwarancyjny poinformował powiat o tym, że stwierdził, iż rzeczony pojazd nie był ubezpieczony do dnia 22 kwietnia 2018 r., i że powiat jest zobowiązany do zapłaty grzywny w kwocie 4200 PLN (około 933 EUR) z tytułu niedopełnienia ciążącego na nim obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu w okresie od 7 lutego do 22 kwietnia 2018 r. (zwanym dalej „spornym okresem”).
- 20 W dniu 25 września 2018 r. powiat wniósł do Sądu Rejonowego w Ostrowie Wielkopolskim, będącego sądem odsyłającym, pozew o stwierdzenie, że w spornym okresie nie ciążył na nim obowiązek ubezpieczenia pojazdu. W tym względzie powiat podnosi, po pierwsze, że nie mógł on zawrzeć umowy ubezpieczenia przed otrzymaniem odpisu orzeczenia o przepadku, co nastąpiło w dniu 20 kwietnia 2018 r., a po drugie, że w owym okresie pojazd znajdował się na parkingu strzeżonym i nie nadawał się do eksploatacji, wobec czego nie mogło dojść do wyrządzenia szkody związanej z jego ruchem.
- 21 Fundusz gwarancyjny wnosi o oddalenie powództwa, twierdząc, że w jego ocenie stan techniczny pojazdu nie ma znaczenia dla ciążącego na posiadaczach pojazdów mechanicznych obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ich ruchem.
- 22 Sąd odsyłający wskazuje, że pojazdy, w stosunku do których wydano orzeczenie o przepadku, poddawane są ocenie technicznej przez rzeczoznawcę, i że pojazd, w stosunku do którego uznano, iż nie nadaje się do eksploatacji, przekazywany jest w oparciu o protokół zdawczo-odbiorczy do stacji demontażu celem zniszczenia, zaś stacja ta wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu stanowiące podstawę do jego wyrejestrowania.
- 23 Sąd ten wyjaśnia, że obowiązek ubezpieczenia przewidziany w art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych znajduje zastosowanie niezależnie od tego, czy dany pojazd jest zdolny do jazdy i czy został przeznaczony do zniszczenia z uwagi na stan techniczny uniemożliwiający korzystanie z niego jako środka transportu, i że, podobnie, obowiązek ubezpieczenia przewidziany w art. 31 ust. 3 tej ustawy w wypadku przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu zarejestrowanego, którego pierwotny posiadacz wbrew ciążącemu na nim obowiązkowi nie zawarł takiej umowy – tak jak w rozpatrywanej przez ten sąd sprawie – znajduje zastosowanie niezależnie od tego, czy pojazd ten jest zdolny do używania go jako środka transportu i nawet jeśli nowy właściciel przeznaczył ów pojazd do zniszczenia.
- 24 Co się tyczy okoliczności faktycznych, sąd ten wskazuje z jednej strony, że przez cały sporny okres wskazany pojazd pozostawał unieruchomiony na parkingu strzeżonym i że ze względu na jego stan techniczny nie było możliwe jego użycie w celu przemieszczania się. Z drugiej strony, zgodnie z wolą właściciela, pojazd ten był przeznaczony do zniszczenia, którego rzeczywiście dokonano, jako że jego stan techniczny został określony mianem „złomu”.
- 25 W tym kontekście sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy jest możliwe wyłączenie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych, w sytuacji gdy dany pojazd jest unieruchomiony i znajduje się na terenie prywatnym, stał się własnością jednostki samorządu terytorialnego na mocy prawomocnego orzeczenia sądu, jest niezdolny do jazdy i wskutek decyzji jego właściciela jest przeznaczony do zniszczenia.
- 26 W tym względzie, zważywszy w szczególności na wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), sąd ten stawia sobie pytanie, czy okoliczność, że pojazd jest zdolny do jazdy i może być wykorzystywany jako środek transportu, stanowi niezbędny element definicji pojęcia „pojazdu” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103. W ocenie sądu odsyłającego na gruncie tego wyroku na powiecie nie ciążył obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zważywszy że od chwili nabycia pojazdu, o którym mowa w niniejszej sprawie, powiat nie miał zamiaru wprowadzenia go do ruchu i że od tej chwili aż do czasu zniszczenia tego pojazdu nie był on zdolny do jazdy, a tym samym nie mógł wypełniać swojej funkcji jako środka transportu. Jednakże w myśl art. 31 ust. 3 ustawy

o ubezpieczeniach obowiązkowych powiat był zobowiązany do zawarcia takiej umowy ubezpieczenia w odniesieniu do wskazanego pojazdu.

27 W tych okolicznościach Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 3 dyrektywy [2009/103] należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych obejmuje nawet takie sytuacje, w których jednostka samorządu terytorialnego – powiat – nabyła, na podstawie orzeczenia sądu, prawo własności pojazdu, który to pojazd jest niezdolny do jazdy i znajduje się na terenie prywatnym w postaci parkingu strzeżonego poza drogą publiczną i wskutek decyzji jego właściciela jest przeznaczony do zniszczenia?

2) Czy też należy go interpretować w ten sposób, że w takich okolicznościach na jednostce samorządu terytorialnego jako właścicielu pojazdu nie ciąży obowiązek ubezpieczenia, bez uszczerbku dla odpowiedzialności, którą ponosi fundusz wobec poszkodowanych osób trzecich?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

28 Fundusz gwarancyjny kwestionuje dopuszczalność przedstawionych pytań. Utrzymuje on w tym względzie, że w zakresie, w jakim pytania te dotyczą statusu podmiotu będącego właścicielem pojazdu oraz sposobu jego nabycia, nie mają one związku z wykładnią art. 3 dyrektywy 2009/103 i odnoszą się w rzeczywistości do wykładni prawa krajowego, zaś w zakresie, w jakim dotyczą one stanu technicznego pojazdu, miejsca jego postoju oraz zamiaru zniszczenia go przez właściciela, zostały one już rozstrzygnięte przez Trybunał, wobec czego nie jest konieczne ponowne udzielanie na nie odpowiedzi.

29 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i który ma obowiązek wydać w tej sprawie orzeczenie, należy dokonanie oceny, z uwzględnieniem szczególnych okoliczności tej sprawy, zarówno tego, czy orzeczenie w trybie prejudycjalnym jest niezbędne do wydania wyroku w zawisłej przed nim sprawie, jak i oceny znaczenia pytań, z którymi zwraca się on do Trybunału. W związku z tym, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest w zasadzie zobowiązany do wydania orzeczenia [wyroki: z dnia 15 stycznia 2013 r., Križan i in., C-416/10, EU:C:2013:8, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 25].

30 Oznacza to, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania posiadania znaczenia dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego przedstawionego przez sąd krajowy jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania [wyroki: z dnia 15 stycznia 2013 r., Križan i in., C-416/10, EU:C:2013:8, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 26].

31 W niniejszej sprawie przedstawione pytania odnoszą się wyraźnie do wykładni art. 3 dyrektywy 2009/103, jako że sąd odsyłający dąży w istocie do wyjaśnienia zakresu przewidzianego w tym artykule obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów.

32 Co więcej, jest oczywiste, że niniejsza sprawa nie odnosi się do żadnej z hipotez wskazanych w orzecznictwie przypomnianym w pkt 30 niniejszego wyroku, przy czym żaden z argumentów

podniesionych przez fundusz gwarancyjny nie pozwala zresztą wykazać, że wyczerpane zostały znamiona którejs z nich, a tym samym obalić domniemania posiadania znaczenia dla sprawy, z którego korzystają pytania dotyczące prawa Unii.

- 33 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że w żaden sposób nie jest zabronione, by sąd krajowy wystąpił do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, na które odpowiedź, zdaniem jednej ze stron w postępowaniu głównym, nie pozostawia miejsca na żadne racjonalne wątpliwości. Zatem nawet jeśli tak jest, owo pytanie nie staje się z tego względu niedopuszczalne (wyroki: z dnia 1 grudnia 2011 r., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, pkt 64, 65 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 22).
- 34 W konsekwencji należy stwierdzić, że przedstawione pytania są dopuszczalne.

Co do istoty

- 35 Na wstępie należy zaznaczyć, po pierwsze, że poprzez swe dwa pytania, które należy zbadać łącznie, sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia zakresu obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103. Tymczasem, jak wynika z motywu 1 dyrektywy 2009/103, w drodze tego aktu dokonano ujednoczenia wcześniejszych dyrektyw w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności, nie wprowadzając przy tym zmian odnoszących się do ich istoty. Orzecznictwo dotyczące tych wcześniejszych dyrektyw znajduje zatem zastosowanie przy dokonywaniu wykładni równoważnych przepisów dyrektywy 2009/103.
- 36 Po drugie, zgodnie z art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 przewiduje, że z zastrzeżeniem art. 5 tej dyrektywy każde państwo członkowskie przyjmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium.
- 37 Jednakże, o ile art. 5 dyrektywy 2009/103 stanowi, że w warunkach określonych w tym artykule każde z państw członkowskich może przewidzieć odstępstwo od przepisów art. 3 tej dyrektywy w stosunku do – jak wskazano w art. 5 ust. 1 – niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych, lub – jak wskazano w art. 5 ust. 2 – niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalną tablicę, o tyle Rzeczpospolita Polska najwyraźniej nie skorzystała z tej możliwości w odniesieniu do pojazdów nabytych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie orzeczenia sądu, takich jak pojazd, o którym mowa w postępowaniu głównym. W związku z powyższym okoliczność, że pojazd ten został nabyty przez jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie orzeczenia sądu jest w tym wypadku bez znaczenia dla zastosowania rzeczono art. 3 akapit pierwszy w kontekście niniejszego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.
- 38 W tym stanie rzeczy należy uznać, że poprzez swe dwa pytania sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych ma charakter obowiązkowy, w sytuacji gdy dany pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim, znajduje się na terenie prywatnym, jest niezdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny i decyzją właściciela został przeznaczony do zniszczenia.
- 39 Jak orzekł już Trybunał, art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, który został sformułowany w sposób bardzo ogólny, nakazuje państwom członkowskim ustanowienie w ich wewnętrznym porządku prawnym powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdów (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 40 Tak więc, z zastrzeżeniem odstępstw przewidzianych w art. 5 tej dyrektywy, każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby każdy pojazd przebywający normalnie 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 użytkowania rzeczono pojazdu (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 41 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”.
- 42 Trybunał wielokrotnie orzekał, że definicja ta jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 43 Trybunał stwierdził już również, że taka definicja przemawia za obiektywną koncepcją pojęcia „pojazdu”, które jest niezależne od zamiaru faktycznego użycia pojazdu występującego po stronie jego właściciela lub innej osoby (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39).
- 44 Trybunał podkreślił 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 (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 40).
- 45 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 on, 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).
- 46 W świetle powyższego Trybunał uznał, 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 dyrektywy 2009/103, w związku z czym nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia określonemu w art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy z tego tylko względu, że jego właściciel nie zamierza już go prowadzić i unieruchamia go na terenie prywatnym (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 42). 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 wskazanej 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 nim kierować, pozostaje zaparkowany na terenie prywatnym (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 52).
- 47 To samo powinno, co do zasady, dotyczyć 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.
- 48 W pierwszej kolejności należy bowiem stwierdzić, że – jak przypomniano w pkt 43 niniejszego wyroku – pojęcie „pojazdu” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103 jest pojęciem obiektywnym. Stan techniczny pojazdu, a w konsekwencji jego zdolność do jazdy, może jednak zmieniać się wraz z upływem czasu, a jej ewentualne przywrócenie zależy – przynajmniej w znacznej mierze – od czynników subiektywnych, takich jak w szczególności istnienie po stronie jego właściciela lub posiadacza woli przeprowadzenia lub zlecenia niezbędnych napraw oraz dostępność środków finansowych przeznaczonych na ten cel. A zatem, gdyby sama okoliczność, że w danym momencie pojazd jest niezdolny do jazdy, wystarczała do pozbawienia go statusu pojazdu w rozumieniu art. 1

pkt 1 dyrektywy 2009/103, a tym samym do zwolnienia z obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy, to obiektywny charakter pojęcia „pojazdu” zostałyby podany w wątpliwość.

- 49 W tym względzie należy podkreślić, że – jak wskazał rzecznik generalny w pkt 59 opinii – z orzecznictwa przypomnianego w pkt 44 i 45 niniejszego wyroku wynika, iż obowiązek ubezpieczenia przewidziany w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 nie jest związany z użytkowaniem pojazdu jako środka transportu w danej chwili, ani z tym, czy w danym wypadku pojazd ten spowodował szkodę.
- 50 Wynika z tego, że – wbrew sugestii sądu odsyłającego – sama okoliczność, iż zarejestrowany pojazd jest w danej chwili niezdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny, nawet jeśli pozostaje on w tym stanie od chwili przeniesienia prawa własności, a zatem jest on w stosownym wypadku niezdolny do spowodowania szkody związanej z pojęciem „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, nie może prowadzić do wyłączenia obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w tym przepisie.
- 51 Podobnie, skoro wspomniane pojęcie „pojazdu” jest – zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 43 niniejszego wyroku – niezależne od zamiaru jego właściciela lub innej osoby rzeczywistego korzystania z niego, to okoliczność, iż ów właściciel lub inna osoba ma zamiar doprowadzić do zniszczenia tego pojazdu, nie pozwala także uznać, że z uwagi na sam ten zamiar pojazd ten traci status „pojazdu” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103, a tym samym zostaje wyłączony z zakresu obowiązku ubezpieczenia, bowiem przeciwny wniosek kłóciłby się z obiektywnym charakterem tego pojęcia.
- 52 Ponadto uzależnienie kwalifikacji jako „pojazdu” w rozumieniu tego przepisu, a w konsekwencji przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 zakresu obowiązku ubezpieczenia, stanowiłoby również zagrożenie dla przewidywalności, stabilności i ciągłości tego obowiązku, którego przestrzeganie jest jednak konieczne w celu zagwarantowania pewności prawa, jak wynika zasadniczo z orzecznictwa przypomnianego w pkt 44 niniejszego wyroku.
- 53 W drugiej kolejności, o ile art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia instytucji, której zadaniem jest wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia przewidzianego w prawie Unii, z tytułu szkód majątkowych lub uszkodzeń ciała spowodowanych w szczególności przez pojazd, w stosunku do którego nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3 tej dyrektywy, o tyle interwencja takiej instytucji ma w zamierzeniu prawodawcy stanowić środek ostateczny, przewidziany wyłącznie w przypadkach określonych w tym przepisie, i nie może zostać uznana za wprowadzenie w życie systemu gwarancji ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów poza rzeczonymi przypadkami (wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 54 Zakres obowiązkowej interwencji instytucji odszkodowawczej, o której mowa w art. 10 ust. 1, zbiega się bowiem – w odniesieniu do szkód spowodowanych przez zidentyfikowany pojazd – z zakresem ogólnego obowiązku ubezpieczenia ustanowionego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, wobec czego obowiązkowa interwencja tej instytucji w takiej sytuacji nie może rozciągać się na przypadki, w których pojazd uczestniczący w wypadku nie jest objęty obowiązkiem ubezpieczenia (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 46).
- 55 Wynika z tego, że ewentualna interwencja instytucji odszkodowawczej, o której mowa w art. 10 ust. 1 i którą państwa członkowskie mogą przewidzieć na podstawie samego prawa krajowego w okolicznościach innych niż wymienione w tym przepisie, nie może być brana pod uwagę w celu określenia zakresu obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103.
- 56 Wynika z tego również, że skoro na podstawie dyrektywy 2009/103 i w odniesieniu do zidentyfikowanego pojazdu interwencja tej instytucji została przewidziana wyłącznie w sytuacjach, w których zawarcie ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, jest obowiązkowe, to wykładnię przyjętą w pkt 47 niniejszego wyroku należy zastosować również dla

zapewnienia realizacji celu ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, ponieważ wykładnia ta gwarantuje, że poszkodowani otrzymają w każdym razie odszkodowanie albo od ubezpieczyciela – na podstawie zawartej w tym celu umowy – albo od instytucji wskazanej w art. 10 dyrektywy 2009/103, w sytuacji gdy nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia pojazdu uczestniczącego w wypadku lub gdy ów pojazd nie został zidentyfikowany. W tym względzie należy podkreślić, że ów cel, do którego zmierzają kolejne dyrektywy dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem takich pojazdów, był stale realizowany i wspierany przez prawodawcę Unii Europejskiej i że został on potwierdzony także w motywie 2 dyrektywy 2009/103 (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).

57 W trzeciej kolejności wykładnia przyjęta w pkt 47 niniejszego wyroku pozwala również na jak najlepsze zapewnienie poszanowania celu, jakim jest zagwarantowanie swobodnego ruchu zarówno pojazdów mających zwykle miejsce postoju na terytorium Unii, jak i podróżujących nimi osób, będącego również jednym z celów realizowanych przez prawodawstwo Unii w dziedzinie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, co wynika również z motywu 2 dyrektywy 2009/103. Jak wskazał bowiem rzecznik generalny w pkt 41 opinii, jedynie poprzez zapewnienie wzmocnionej ochrony ewentualnym ofiarom wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne można oczekiwać od państw członkowskich, zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/103, by odstąpiły od przeprowadzania systematycznych kontroli ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów wjeżdżających na ich terytorium z terytorium innych państw członkowskich, co ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia swobody tego ruchu.

58 W czwartej kolejności należy jednak stwierdzić, 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 jego zły stan techniczny. Tymczasem w takiej sytuacji, aby poszanowane zostały względy przedstawione w pkt 48–52 niniejszego wyroku, stwierdzenie owej definitywnej niezdolności do jazdy, a w konsekwencji stwierdzenie utraty statusu „pojazdu” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103, powinny zostać dokonane w sposób obiektywny. W świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 46 niniejszego wyroku, 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.

59 W tym względzie, o ile wyrejestrowanie danego pojazdu może stanowić takie obiektywne stwierdzenie, o tyle należy jednak zauważyć, że dyrektywa 2009/103 nie reguluje sposobu, w jaki taki całkowicie niezdolny do pełnienia funkcji środka transportu pojazd może zostać zgodnie z prawem wycofany z ruchu. W związku z tym dyrektywa ta nie stoi na przeszkodzie temu, by należyte wycofanie takiego pojazdu z ruchu, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, zostało stwierdzone w inny sposób niż poprzez wyrejestrowanie danego pojazdu.

60 W świetle wszystkich powyższych rozważań należy uznać, 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.

61 W niniejszym przypadku z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi wynika, że o ile w spornym okresie pojazd, którego dotyczy postępowanie główne, pozostawał unieruchomiony na parkingu strzeżonym i nie był zdolny do jazdy ze względu na jego zły stan techniczny, o tyle był on nadal zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym tym samym normalnie przebywał w rozumieniu art. 1 pkt 4 lit. a) dyrektywy 2009/103, i w żadnym momencie w trakcie tego okresu nie został w należyty sposób wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi. Wobec powyższego, z zastrzeżeniem ustaleń, których powinien dokonać sąd odsyłający, wydaje się, że przez cały wskazany okres pojazd ten nadal podlegał obowiązkowi ubezpieczenia przewidzianemu w art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103, niezależnie od tego, że znajdował się on na terenie prywatnym, że nie był zdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny i że powiat miał zamiar przeznaczyć go do zniszczenia.

62 W świetle wszystkich powyższych rozważań na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, że art. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103 powinien być interpretowany w ten sposób, iż zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim jest obowiązkowe dopóty, dopóki pojazd ten nie zostanie w należyty sposób wycofany z ruchu, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

W przedmiocie kosztów

63 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 akapit pierwszy 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim jest obowiązkowe dopóty, dopóki pojazd ten nie zostanie w należyty sposób wycofany z ruchu, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

Regan

Ilešič

Juhász

Lycourgos

Jarukaitis

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 29 kwietnia 2021 r.

Sekretarz

Prezes piątej izby

A. Calot Escobar

E. Regan

* Język postępowania: polski.