

Mål C-383/19**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande i enlighet med artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

15 maj 2019

Hänskjutande domstol

Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polen)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

12 februari 2019

Sökande:

Powiat Ostrowski

Svarande:

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Warszawa, Polen)

Saken i det nationella målet

Parterna är huvudsakligen oense huruvida det under perioden från den 7 februari till den 22 april 2018 förelåg obligatorisk försäkringsplikt för ett fordon av märket Renault Clio 1.5 DCI, som sökanden, vilken är en regional självstyrande enhet, enligt ett tidigare domstolsbeslut blev ägare till. Fordonet befann sig nämligen under denna period på en övervakad parkering, var ur funktion och kunde inte startas varför det i detta hänseende inte kunde uppkomma någon orsak till skada i samband med framförandet av detta fordon.

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Enligt artikel 267 FEUF är den hänskjutande domstolen i princip skyldig att fastställa huruvida artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11) (nedan kallat ”direktiv 2009/103”), innebär att ägaren av fordonet är skyldig att teckna ansvarsförsäkring för sitt motorfordon även när fordonet inte kan

startas, befinner sig på privat mark i form av en övervakad parkering utanför allmän väg och, till följd av ägarens beslut, är avsett att skrotas.

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

Ska artikel 3 [direktiv 2009/103] tolkas så, att skyldigheten att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon även omfattar en sådan situation där den regionala självstyrande enheten, distriktet, till följd av ett domstolsbeslut har förvärvat äganderätten till ett fordon som inte kan startas, befinner sig på privat mark i form av en övervakad parkering utanför allmän väg och, till följd av ägarens beslut, är avsett att skrotas?

Ska denna bestämmelse även tolkas så, att den regionala självstyrande enheten i egenskap av ägare till fordonet under sådana omständigheter inte har försäkringsplikt, utan att detta påverkar det ansvar som fonden bär gentemot tredje man som har lidit skada?

Anförda unionsbestämmelser

Artiklarna 1.1, 3, 5.1 och 5.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11).

Anförda nationella bestämmelser

Artiklarna 2 första stycket 14a, 10 andra stycket, 23 första stycket, 27 sjätte stycket, 29 första stycket, 28 andra och tredje stycket, 31 första, tredje och fjärde stycket, 33 och 34 första och andra stycket i lag av den 22 maj 2003 om obligatorisk försäkring, försäkringsgarantifonden och den polska trafikförsäkringsbyrån (Dz. U., 2018, position 473), (nedan kallad lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring).

Artiklarna 2.1 och 130a i vägtrafiklagen av den 20 juni 1997 (Dz. U., 2018, position 1990).

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

Genom beslut av den 16 januari 2018 om förverkande fastställde Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (distriktsdomstolen i Ostrów Wielkopolski, Polen) att den regionala självstyrande enheten, Powiat Ostrowski (nedan kallat distriktet), tilldelades äganderätt till en personbil av märket Renault Clio 1.5, DCI.

Detta beslut vann laga kraft den 7 februari 2018.

Distriktet begärde att beslutet skulle delges med intyg om laga kraft och verkställighetsförklaring den 6 februari 2018.

Beslutet delgavs distriktet den 20 april 2018.

Den ovannämnda personbilen av märket Renault var ur funktion varför dess ägare avsåg att skrota och avregistrera den.

Under perioden från den 1 januari till den 22 april 2018 omfattades detta fordon inte av ansvarsförsäkring för motorfordon.

Parternas huvudargument

Sökanden, distriktet, har begärt fastställelse av att det under perioden från den 7 februari till den 22 april 2018 inte förelåg någon försäkringsplikt för fordonet av märket Renault Clio 1.5 DCI, som sökanden ägde till följd av det beslut som Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (distriktsdomstolen i Ostrów Wielkopolski, Polen) hade meddelat den 16 januari 2018. Beslutet delgavs distriktet den 20 april 2018 med intyg om att det vunnit laga kraft samt verkställighetsförklaring, i samband med vilket ansvarsförsäkring för detta fordon ingicks den 23 april 2018. Distriktet påstår att fordonet, under den period då det ägdes av distriktet, inte var föremål för ansvarsförsäkringsplikt. Fordonet befann sig nämligen på en övervakad parkering, var avsett att skrotas, kunde inte startas och kunde därför i detta hänseende inte orsaka någon skada i samband med sitt framförande. Mot bakgrund av ovanstående saknas enligt sökandens uppfattning grund för att det föreligger försäkringsplikt vad avser det ifrågavarande fordonet.

Svaranden, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Försäkringsgarantifonden) i Warszawa, begär att yrkandet ska ogillas samt yrkar ersättning för rättegångskostnader. Enligt svaranden har fordonets tekniska skick inte betydelse för frågan huruvida det föreligger en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för användningen av ett motorfordon.

Kortfattad redogörelse för skälen till begäran om förhandsavgörande

- 1 I enlighet med ordalydelsen i artikel 130a.10 och följande artiklar i vägtrafiklagen av den 20 juni 1997 ska distriktsordföranden inkomma med en begäran till domstol om förverkande av fordonet gentemot distriktet. Förfarandet för prövningen av denna begäran sker vid domstol, vilken fastställer om samtliga villkor för förverkande är uppfyllda, särskilt om det är rimligt att avlägsna fordonet och om skälig aktsamhet har iakttagits vid eftersökningen av den person som är behörig att ta emot det samt om beslutet om förverkande inte skulle strida mot allmänintresset.
- 2 När domstolen uttalar sig om förverkande av egendomen (fordonet) ska den pröva samtliga omständigheter i målet och meddela ett avgörande om fastställelse. Så

snart beslutet om förverkande har vunnit laga kraft blir distriktet ägare till fordonet och distriktsordföranden är skyldig att verkställa beslutet. Verkställandet ska ske enligt det sätt och de bestämmelser som anges i lagen av den 17 juni 1966 om verkställighetsförfaranden enligt vägtrafiklagen.

- 3 Fram tills beslutet om förverkande av fordonet har antagits, och även efter denna period, ska fordonet stå parkerat på en övervakad parkering.
- 4 För verkställandet av ett beslut om förverkande av ett fordon är det oundgängligt att domstolen delger beslutet med intyg om att det har vunnit laga kraft och att en avgift på upp till 6 złoty betalas (artikel 77 första stycket 2 i lagen av den 28 juli 2005 om rättegångskostnader i tvistemål, Dz. U., 2018, position 300), vilket förlänger förfarandet och verkställandet av beslutet vid distriktsrådet.
- 5 De fordon avseende vilka ett beslut om förverkande har utfärdats, blir föremål för en teknisk bedömning av en bilexpert, som ofta konstaterar att fordonet är uttjänt och ska skrotas.
- 6 Ett fordon som förklarats vara otjänligt att framföras ska överlämnas genom ett överlåtelse-/övertagandeprotokoll till ett nedmonteringscentrum i syfte att skrotas, vilken ska utfärda ett intyg om att fordonet har skrotats. Ett sådant intyg utgör grunden för avregistreringen av fordonet.
- 7 I förevarande fall övergick äganderätten till en personbil av märket Renault Clio 1.5 DCI genom lagakraftvunnet beslut från Sąd Rejonowego w Ostrowie Wielkopolskim (distriktsdomstolen i Ostrowie Wielkopolskim, Polen) av den 16 januari 2018, till distriktet (den regionala självstyrande enheten). Fordonet var uttjänat och otjänligt för användning. Det kunde inte startas och stod hela tiden parkerat på en övervakad parkering.
- 8 Den hänskjutande domstolen frågar sig huruvida det är möjligt att från skyldigheten att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon utesluta de fall då äganderätten för ett stillastående fordon har förvärvats av en regional självstyrande enhet, distriktet (på grundval av ett lagakraftvunnet domstolsbeslut), och fordonet inte kan startas, befinner sig på privat mark i form av en övervakad parkering utanför allmän väg samt, till följd av ägarens beslut, är avsett att skrotas.
- 9 Europeiska unionens domstol fastställde i dom av den 15 november 2018 (C-648/17, EU:C:2018:917) att begreppet ”användning av fordon” inte är begränsat till situationer där fordonet är i trafik, det vill säga när det framförs på allmänna vägar, utan att detta begrepp omfattar all typ av användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion. EU-domstolen erinrade om att begreppet ”användning av fordon” avser all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion, nämligen funktionen som transportmedel. I sin dom av den 28 november 2017 fastställde Europeiska unionens domstol (C-514/16, EU:C:2017:908) däremot att begreppet ”användning av fordon” omfattar all typ av användning av ett fordon som transportmedel.

- 10 I sin senaste dom av den 4 september 2018 (C-80/17, EU:C:2018:661) fastställde Europeiska unionens domstol denna tolkning av begreppet , men påpekade att ett fordon som är registrerat och alltså inte har ställts av på det sätt som föreskrivs i lagen och som går att köra omfattas av begreppet fordon i den mening som avses i artikel 1 i direktivet.
- 11 Förevarande mål avser däremot en annan fråga, nämligen skyldigheten för den regionala självstyrande enheten (distriktet) att ingå ansvarsförsäkring för skador som kan uppstå i samband med att fordonet framförs, i en situation när detta fordon inte kan framföras. Detta skiljer sig alltså från de omständigheter som ligger till grund för domen i mål C-80/17.
- 12 Distriktet blev ägare till fordonet till följd av domstolsbeslut och vid tidpunkten för förvärvet av äganderätten till fordonet omfattades det inte av ansvarsförsäkring för motorfordon. Fordonet stod parkerat på en övervakad parkering och var tekniskt otjänligt, vilket gjorde det omöjligt att framföra det och, i enlighet med ägarens önskemål, skulle det skrotas, vilket faktiskt hände.
- 13 Mot bakgrund av EU-domstolens ståndpunkt i mål C-80/17 frågar sig den hänskjutande domstolen huruvida fordonets kapacitet att vara i rörelse och att kunna användas som transportmedel är en nödvändig förutsättning för att kunna klassas som ”fordon” i den mening som avses i artikel 1 i direktivet, eller om en bristande förmåga att kunna använda en bil som transportmedel eftersom den är uttjänt och ska skrotas, berövar den dess egenskap som ”fordon” och innebär att det inte uppstår någon skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för motorfordon för skador som kan orsakas i samband med att ett fordon framförs (artikel 3 i direktivet). Dessutom, redan vid den tidpunkt då beslutet vinner laga kraft, dvs. när äganderätten till det ifrågakvarande fordonet övergår, kan fordonet inte längre uppfylla sin funktion som transportmedel och varken är eller kommer att vara i trafik, eftersom det är avsett att skrotas på grund av sitt tekniska skick, vilket kan likställas med metallskrot.
- 14 Svaret på frågan är av betydelse eftersom artikel 23.1 i lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring ålägger varje innehavare av ett motorfordon en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för det ägda motorfordonet avseende skador som kan uppstå i samband med innehavarens framförande av fordonet, oavsett om fordonet är i skick att framföras eller om det är avsett att skrotas på grund av att dess tekniska skick gör det omöjligt att användas som transportmedel. På samma sätt uppstår en situation i händelse av överlåtelse eller överförande av äganderätten till ett registrerat motorfordon vars innehavare, i strid med sin skyldighet, har underlåtit att teckna avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon. Innehavaren, till vilken äganderätten har överlåtit eller övergått, är då på samma sätt skyldig att teckna ansvarsförsäkring för det innehavda motorfordonet, oberoende av om detta fordon kan användas som transportmedel eller om ägarens vilja är att det ska skrotas (artikel 31.3 i lagen om obligatorisk ansvarsförsäkring).

- 15 Med beaktande av domstolens dom i mål C-80/17 framgår det att det under ovan angivna omständigheter inte föreligger någon skyldighet att teckna ansvarsförsäkring för skador som orsakas i samband med fordonets framförande.
- 16 En sådan skyldighet uppstår när ägaren till fordonet sätter det i trafik eller i sådant skick som medför en risk som följer av biltrafiken och detta fordon är i skick att kunna framföras och uppfylla sin funktion som transportmedel. I förevarande fall har den regionala självstyrande enheten däremot redan vid den tidpunkt då äganderätten till fordonet förvärvades inte haft för avsikt att sätta fordonet i trafik. Detta fordon, fram till dess att det skulle skrotas, stod parkerat på en övervakad parkering, och det kunde, redan vid den tidpunkt då äganderätten förvärvades, inte framföras och dess skick förändrades inte fram till dess att bilen skrotades.
- 17 De oklarheter som tas upp ovan, som rör tolkningen av ovannämnda unionsbestämmelser och som bygger på hur nationella bestämmelser i praktiken tillämpas, motiverar att tolkningsfrågan hänskjuts till Europeiska unionens domstol för ett förhandsavgörande.
- 18 Den hänskjutande domstolen har därför, i enlighet med artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, beslutat att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen och har i enlighet med artikel 177 § 1 p. 31 i civilprocesslagen vilandeförklarat målet.