



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

KOMUNIKAT PRASOWY nr 71/21

Luksemburg, 29 kwietnia 2021 r.

Wyrok w sprawie C-383/19

Powiat Ostrowski / Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe, w sytuacji gdy dany pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim i nie został w należyty sposób wycofany z ruchu

Obowiązek taki nie może zostać wyłączony jedynie ze względu na okoliczność, że zarejestrowany pojazd jest w danej chwili niezdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny

W dniu 7 lutego 2018 r. Powiat Ostrowski – polska jednostka samorządu terytorialnego – stał się właścicielem zarejestrowanego w Polsce pojazdu na mocy prawomocnego orzeczenia sądowego o przepadku tego pojazdu. Po doręczeniu tego orzeczenia w dniu 20 kwietnia 2018 r. powiat ubezpieczył pojazd począwszy od kolejnego dnia pracy urzędu, czyli od poniedziałku 23 kwietnia 2018 r.

Zważywszy na zły stan techniczny pojazdu, powiat postanowił przekazać go do zniszczenia. Zgodnie z treścią zaświadczenia wydanego przez stację demontażu wyrejestrowanie pojazdu nastąpiło w dniu 22 czerwca 2018 r.

W dniu 10 lipca 2018 r. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Polska) nałożył na powiat grzywnę w kwocie 4200 PLN (około 933 EUR) z tytułu niedopełnienia ciężącego na nim obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu w okresie od 7 lutego do 22 kwietnia 2018 r. („sporny okres”).

Powiat wniósł do Sądu Rejonowego w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) pozew o stwierdzenie, że w spornym okresie nie ciążył na nim obowiązek ubezpieczenia pojazdu. Sąd ten zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniem, czy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej¹ istnieje w odniesieniu do pojazdu, który 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.

W ogłoszonym dzisiaj wyroku Trybunał orzekł, 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 dopóki, dopóty pojazd ten nie zostanie w należyty sposób wycofany z ruchu, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

Ocena Trybunału

W pierwszej kolejności Trybunał wskazał, że zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest, co do zasady, obowiązkowe w odniesieniu do 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.

¹ 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 (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).

W tym względzie Trybunał przypomniał, że pojęcie „pojazdu”² jest obiektywne i niezależne od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu, czy też od zamiaru jego właściciela lub innej osoby rzeczywistego korzystania z niego.

Stan techniczny pojazdu może jednak zmieniać się wraz z upływem czasu, a jego ewentualne przywrócenie zależy 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, a tym samym do zwolnienia z obowiązku ubezpieczenia, to obiektywny charakter pojęcia „pojazdu” zostałby podany w wątpliwość. Poza tym obowiązek ubezpieczenia³ nie jest związany z użytkowaniem pojazdu jako środka transportu w danej chwili, ani z tym, czy pojazd ten spowodował szkodę. Wynika z tego, że obowiązek ubezpieczenia nie może zostać wyłączony ze względu na samą okoliczność, iż zarejestrowany pojazd jest w danej chwili niezdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny, a zatem niezdolny do spowodowania szkody, nawet jeśli pozostaje on w tym stanie od chwili przeniesienia prawa własności. Podobnie sam istniejący po stronie właściciela lub innej osoby zamiar zniszczenia pojazdu nie pozwala uznać, że traci on status „pojazdu”, a tym samym zostaje wyłączony z zakresu obowiązku ubezpieczenia. Kwalifikacja jako „pojazd” oraz zakres obowiązku ubezpieczenia nie mogą bowiem być uzależnione od tych czynników subiektywnych, ponieważ stanowiłoby to zagrożenie dla przewidywalności, stabilności i ciągłości tego obowiązku, którego przestrzeganie jest jednak konieczne w celu zagwarantowania pewności prawa.

W drugiej kolejności Trybunał orzekł, że obowiązek ubezpieczenia zarejestrowanego w państwie członkowskim pojazdu, który znajduje się na terenie prywatnym i który decyzją właściciela został przeznaczony do zniszczenia, nawet jeśli ów pojazd nie jest w danym momencie zdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny, jest, po pierwsze, niezbędny do zapewnienia ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, zważywszy że interwencja instytucji zapewniającej wypłatę odszkodowań z tytułu szkód majątkowych i uszkodzeń ciała spowodowanych przez pojazd nieubezpieczony⁴ jest przewidziana wyłącznie w przypadku, gdy zawarcie umowy ubezpieczenia jest obowiązkowe. Wykładnia ta gwarantuje bowiem, że poszkodowani otrzymają w każdym razie odszkodowanie albo od ubezpieczyciela – na podstawie zawartej w tym celu umowy – albo od instytucji gwarantującej wypłatę odszkodowań, w sytuacji gdy pojazd uczestniczący w wypadku nie był ubezpieczony lub gdy nie został on zidentyfikowany. Po drugie, obowiązek ten pozwala na realizację w optymalny sposób celu, jakim jest zagwarantowanie swobodnego ruchu zarówno pojazdów normalnie znajdujących się na obszarze Unii, jak i podróżujących nimi osób. Jedynie poprzez zapewnienie wzmocnionej ochrony ewentualnym ofiarom wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne można bowiem oczekiwać od państw członkowskich⁵, by odstąpiły od przeprowadzania systematycznych kontroli ubezpieczenia pojazdów wjeżdżających na ich terytorium z terytorium innych państw członkowskich, co ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia swobody tego ruchu.

Wreszcie, w trzeciej kolejności, Trybunał wyjaśnił, że aby dany pojazd został wyłączony z zakresu obowiązku ubezpieczenia, konieczne jest, by został on formalnie wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi. Chociaż, co do zasady, rejestracja pojazdu potwierdza bowiem jego zdolność do jazdy i tym samym do wykorzystania go jako środka transportu, to jednak zarejestrowany pojazd może być w sposób obiektywny ostatecznie niezdolny do ruchu ze względu na jego zły stan techniczny. Stwierdzenie owej niezdolności do jazdy, a w konsekwencji stwierdzenie utraty statusu „pojazdu”, powinny jednak zostać dokonane w sposób obiektywny. W tym względzie, o ile wyrejestrowanie danego pojazdu może stanowić takie obiektywne stwierdzenie, o tyle prawo Unii⁶ nie reguluje sposobu, w jaki taki pojazd może zostać zgodnie z prawem wycofany z ruchu. W związku z tym wycofanie z ruchu, zgodnie

² Artykuł 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103.

³ Artykuł 3 akapit pierwszy dyrektywy 2009/103.

⁴ Artykuł 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

⁵ Artykuł 4 dyrektywy 2009/103.

⁶ Dyrektywa 2009/103.

z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, może zostać stwierdzone w inny sposób niż poprzez wyrejestrowanie danego pojazdu.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793.