

**Sprawa C-383/19**

**Powiat Ostrowski  
przeciwko  
Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska)]

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Dyrektywa 2009/103/WE – Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do pojazdów mechanicznych – Artykuł 3 ust. 1 – Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych – Pojazd niezdolny do jazdy ze względu na stan techniczny – Podział zadań zgodnie z art. 267 TFUE – Wykładnia i stosowanie prawa Unii

## **I. Wprowadzenie**

1. Kiedy rozpoczyna się i kiedy kończy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z 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(2)?

2. W wyroku Juliana Trybunał orzekł, 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 72/166], w związku z czym nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 tej dyrektywy”(3).

3. Rozpatrując okoliczności faktyczne, w których pojazd mechaniczny nie został formalnie wycofany z ruchu, a jednocześnie wyraźnie nie nadawał się do jazdy ze względu na zły stan techniczny, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) zastanawia się w istocie, czy intencją Trybunału w wyroku Juliana faktycznie było ustalenie dwóch *łącznych* warunków dla istnienia obowiązku ubezpieczenia pojazdu mechanicznego zgodnie z dyrektywą.

## **II. Ramy prawne**

## A. *Prawo Unii*

4. Artykuł 1 dyrektywy 2009/103 stanowi:

„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; lub
- b) w przypadkach gdy nie jest wymagana rejestracja dla danego typu pojazdu, ale pojazd posiada tablicę ubezpieczeniową lub znak odpowiadający tablicy rejestracyjnej, terytorium państwa, w którym została wydana tablica ubezpieczeniowa lub znak; lub
- c) w przypadkach gdy tablica rejestracyjna ani tablica ubezpieczeniowa, ani znak nie są wymagane dla niektórych rodzajów pojazdów, terytorium państwa, w którym mieszka na stałe właściciel pojazdu; lub
- d) w przypadku gdy pojazd nie posiada żadnej tablicy rejestracyjnej lub posiada tablicę rejestracyjną, która nie jest przypisana albo już nie jest przypisana do tego pojazdu, a brał on udział w wypadku, terytorium państwa, w którym miał miejsce wypadek [...]

[...]”.

5. Artykuł 3 wspomnianej 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. 5 wspomnianej dyrektywy, zatytułowanym „Odstąpienie od obowiązku ubezpieczenia pojazdów”:

„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].

[...]

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.

[...]”.

7. Zawarty w rozdziale 4 dyrektywy 2009/103, dotyczącym „[o]dszkodowani[a] za szkody spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku

ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3”, art. 10, zatytułowany „Instytucja odpowiedzialna za odszkodowanie”, stanowi w ust. 1:

„1. 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.

Akapit pierwszy nie narusza prawa państw członkowskich do uznawania odszkodowania wypłacanego przez tę instytucję za pomocnicze lub główne, a także prawa do ustanowienia przepisów regulujących zaspokajanie roszczeń przysługujących tej instytucji wobec osoby odpowiedzialnej lub osób odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku i innych ubezpieczycieli lub organów zabezpieczenia społecznego zobowiązanych do wypłaty odszkodowania poszkodowanemu w związku z tym samym wypadkiem. Jednakże państwa członkowskie nie mogą zezwolić tej instytucji na uzależnienie wypłaty odszkodowania od wykazania przez poszkodowanego w jakikolwiek sposób, że osoba odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego zapłaty.

[...]”.

## **B. Prawo polskie**

8. Artykuł 10 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zwanej dalej „ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”) (Dz.U. z 2018 r. poz. 473), stanowi:

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

9. Zgodnie z brzmieniem art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu.

10. Zgodnie z art. 31 ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych:

„W razie przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego zarejestrowanego, którego posiadacz wbrew 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. Jeżeli nastąpiło przeniesienie posiadania pojazdu mechanicznego zarejestrowanego bez przejścia lub przeniesienia prawa własności tego pojazdu, a dotychczasowy posiadacz pojazdu wbrew obowiązkowi nie zawarł umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, kolejny posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w dniu wejścia w posiadanie tego pojazdu, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu mechanicznego do ruchu”.

11. Na podstawie art. 84 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych organem uprawnionym do kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych jest Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Ponadto art. 88 ust. 7 stanowi, że osoba, która nie spełniła obowiązku zawarcia tego rodzaju umowy, jest zobowiązana wnieść opłatę na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

12. Artykuł 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990), w wersji znajdującej zastosowanie w postępowaniu głównym, przewiduje:

„Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 [w szczególności jeśli stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub w przypadku, gdy naruszono zasady parkowania], 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”.

### **III. Okoliczności faktyczne, postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

13. Postanowieniem z dnia 16 stycznia 2018 r. Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) orzekł przepadek na rzecz Powiatu Ostrowskiego (zwanego dalej „stroną powodową”) samochodu marki Renault Clio 1.5 DCI, zarejestrowanego w Polsce, zaparkowanego na parkingu strzeżonym w następstwie usunięcia go z dróg publicznych. Orzeczenie o przepadku stało się prawomocne w dniu 7 lutego 2018 r., w związku z czym strona powodowa stała się właścicielem pojazdu.

14. W dniu 6 lutego 2018 r. strona powodowa złożyła wniosek o doręczenie powyższego postanowienia ze stwierdzeniem prawomocności i nadanie klauzuli wykonalności. Czynności, których dotyczył wniosek, zostały wykonane w dniu 20 kwietnia 2018 r. W związku z tym strona powodowa zawarła umowę ubezpieczenia pojazdu obowiązującą od dnia 23 kwietnia 2018 r.

15. Z dokumentów w aktach 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 (złoty polski). Zważywszy na stan techniczny pojazdu, strona powodowa przekazała go do zniszczenia. Pojazd został zdemontowany, a następnie wyrejestrowany w dniu 22 czerwca 2018 r.

16. W dniu 25 września 2018 r. strona powodowa wniosła do Sądu Rejonowego w Ostrowie Wielkopolskim skargę na decyzję Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (zwanego dalej „stroną pozwaną”), w której na stronę powodową nałożono opłatę za brak zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w okresie od dnia 7 lutego 2018 r. do dnia 22 kwietnia 2018 r.

17. Sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy w świetle wyroku Juliana 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, został nabyty przez jednostkę samorządu terytorialnego, jest niezdolny do jazdy i wskutek decyzji jego właściciela jest przeznaczony do zniszczenia.

18. W tych okolicznościach Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości 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?”.

19. Uwagi na piśmie wniosły: strona pozwana, rządy niemiecki i polski oraz Komisja Europejska.

## **IV. Analiza**

### **A. W przedmiocie dopuszczalności**

20. Strona pozwana przedstawia dwie linie argumentacyjne. Po pierwsze, twierdzi ona, że pytania prejudycjalne są niedopuszczalne, ponieważ dotyczą w przeważającej części wykładni prawa krajowego. Po drugie, podnosi, że odpowiedź na wątpliwości wyrażone przez sąd odsyłający można w dużej mierze uzyskać na podstawie orzecznictwa Trybunału.

21. Zgodziłem się w istocie ze stroną powodową co do pierwszej linii argumentacyjnej. Nie zgadzam się jednak co do drugiej.

22. Trybunał jest bowiem coraz częściej proszony – pod pretekstem wykładni niedookreślonych pojęć prawnych pochodzących z przepisów dyrektywy 2009/103 i poprzedzających ją aktów prawnych – o rozstrzygnięcie w istocie indywidualnych roszczeń odszkodowawczych. W szeregu tego typu przypadków nie jest od razu oczywiste, w każdym razie nie dla mnie, do jakiego stopnia rozróżnienie okoliczności faktycznych, które wydają się dotyczyć wykładni niedookreślonych pojęć prawnych zawartych w dyrektywie, a w szczególności pojęcia „pojazdu” i „ruchu pojazdów”(4), jest niezbędne dla zapewnienia jednolitości wykładni i spójności prawa Unii.

23. Niniejsza sprawa jest jednak inna. Pod warstwą szczegółów dotyczących stanu faktycznego skrywa się kwestia, która ma w istocie szersze znaczenie o charakterze strukturalnym: kiedy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103 *kończy się*? Niniejsza sprawa dotyczy w istocie wykładni wyroku Trybunału wydanego przez wielką izbę dwa lata temu w odniesieniu do tej samej kwestii. W tym kontekście pytania sformułowane przez sąd odsyłający są nie tylko dopuszczalne, ale de facto bardzo istotne.

### **B. Co do istoty**

24. Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy przeanalizować łącznie, sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy art. 3 dyrektywy 2009/103 należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów pozostaje obowiązkowe, nawet jeśli dany pojazd znajduje się w takim stanie technicznym, że jest niezdolny do jazdy.

25. A zatem, choć okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym są oczywiście inne, Trybunał staje przed tą samą kwestią prawną, która była sednem sprawy Juliana: kiedy kończy się obowiązek ubezpieczenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103?

26. Prawdą jest, że z formalnego punktu widzenia w wyroku Juliana Trybunał dokonał wykładni art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG(5). Jednakże kluczowe przepisy wcześniejszych dyrektyw o pojazdach mechanicznych (dyrektyw 72/166 i 84/5/EWG(6)), do których odnosi się wyrok Juliana, dotyczące definicji „pojazdu”, obowiązku ubezpieczenia, zwolnień z tego obowiązku i odszkodowania za szkody spowodowane przez pojazd, w przypadku którego nie spełniono tego obowiązku, figurują obecnie odpowiednio w art. 1, 3, 5 i 10 dyrektywy 2009/103. A zatem treść tych przepisów pozostaje zasadniczo taka sama(7).

#### **1. Wyrok Juliana**

27. Postępowanie główne w sprawie Juliana dotyczyło następującego (niefortunnego) ciągu zdarzeń: druga strona postępowania była właścicielką pojazdu mechanicznego zarejestrowanego w Portugalii. Zaprzeszała ona prowadzenia tego pojazdu z powodu problemów zdrowotnych. Przechowywała go na podwórzu swojego domu, nie podjęła jednak urzędowych kroków w celu wycofania go z ruchu. Pojazd był zatem zarejestrowany i sprawny. Pewnego dnia jej syn wziął kluczyki od samochodu bez jej wiedzy, wyjechał nim i spowodował wypadek drogowy na drodze publicznej. Kierowca oraz dwie inne osoby, które znajdowały się w tym pojeździe jako pasażerowie, ponieśli śmierć.

28. Krajowy fundusz odszkodowawczy (Fundo de Garantia Automóvel, ubezpieczeniowy fundusz gwarancyjny, Portugalia), będący stroną wnoszącą skargę kasacyjną w postępowaniu głównym, wypłacił odszkodowanie w związku z wypadkiem rodzinom dwóch zmarłych pasażerów. Następnie fundusz wniósł powództwo o zwrot tej kwoty przeciwko drugiej stronie postępowania, jako właścicielce pojazdu, twierdząc, że była ona zobowiązana ubezpieczyć samochód na podstawie art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166 (obecnie zasadniczo art. 3 dyrektywy 2009/103). W tych okolicznościach sąd odsyłający zwrócił się z pytaniem, czy przepis ten należy interpretować w ten sposób, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych dotyczy nawet sytuacji, w której pojazd decyzją właściciela jest unieruchomiony na terenie prywatnym, poza drogą publiczną.

29. W odpowiedzi na pytanie pierwsze Trybunał przypomniał, że pojęcie „pojazdu”, które pojawiło się już w art. 1 ust. 1 dyrektywy 72/166, jest sformułowane „w bardzo ogólny sposób” i obejmuje każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną. Trybunał stwierdził dalej, że pojęcie „pojazdu” musi mieć charakter obiektywny i niezależny od zamiaru jego właściciela(8), potwierdzając w ten sposób, że subiektywny zamiar właściciela, aby nie używać już pojazdu, nie jest istotny dla ustalenia istnienia lub braku istnienia pojazdu w rozumieniu dyrektywy.

30. A zatem zakres obowiązku ubezpieczenia powinien ze względów związanych z pewnością prawa zostać ustalony z góry, zanim dojdzie do wypadku z ewentualnym udziałem danego pojazdu(9). Trybunał wykluczył również w tym zakresie wnioskowanie w odwróconej kolejności, stwierdzając, że użytkowanie pojazdu w danym momencie, czy to jako środka transportu, czy w inny sposób, nie może faktycznie określać obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej(10).

31. W oparciu o te argumenty Trybunał doszedł do wniosku w pkt 42 wyroku Juliana, iż „[w] świetle powyższego należy uznać, 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 72/166], w związku z czym nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 tej dyrektywy z tego tylko względu, że jego właściciel nie zamierza już go prowadzić i unieruchamia go na terenie prywatnym”(11).

32. To samo sformułowanie powtórzono następnie w pkt 52 i sentencji wyroku, w której stwierdzono ogólnie, że „zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe, gdy dany pojazd jest w dalszym ciągu zarejestrowany w państwie członkowskim i jest zdolny do jazdy”(12).

33. W niniejszej sprawie sąd odsyłający ma wątpliwości, czy możliwość użytkowania pojazdu jako środka transportu stanowi niezbędny element definicji pojęcia „pojazdu” w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy. Innymi słowy, czy stan *techniczny* samochodu (stanowiącego złom i przeznaczonego do zniszczenia) – w sytuacji gdy ów samochód jest nadal zarejestrowany *zgodnie z prawem* jako samochód (nie podjęto jeszcze żadnych formalnych kroków w celu wycofania go z ruchu, pojazd ma założone tablice rejestracyjne) – jest rozstrzygający przy ustaleniu, czy istnieje pojazd podlegający obowiązkowi ubezpieczenia?

34. Sąd odsyłający wskazuje, że gdyby miał zastosować się do rozstrzygnięcia Trybunału w wyroku Juliana, to musiałby orzec, że w okolicznościach niniejszej sprawy nie było obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, *ponieważ* samochód obiektywnie nie nadawał się do użytkowania jako pojazd ze względu na zły stan techniczny. Sąd odsyłający wyraża następnie wątpliwość, czy przepisy krajowe, a w szczególności art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, który wiąże obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej leżący po stronie posiadaczy pojazdów mechanicznych z każdym pojazdem mechanicznym będącym *w ich posiadaniu*, niezależnie od tego, czy pojazd jest zdolny do jazdy, są zgodne z prawem Unii.

35. Podsumowując, wątpliwości sądu odsyłającego dotyczą zastosowania spójnika „i” (koniunkcji) pomiędzy *stanem prawnym* (ważną rejestracją) i *stanem technicznym* (zdolnością do jazdy) pojazdu

w wyroku Juliana. Czy wspomniane dwa warunki są *łącznie* w tym znaczeniu, że obydwa muszą być spełnione jednocześnie, aby istniał „pojazd”, który podlega wówczas obowiązkowi ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103?

36. Wszyscy interwenienci, którzy przedstawili uwagi na piśmie (poza rządem niemieckim), są zgodni co do tego, że w przypadku takim jak w niniejszej sprawie obowiązek ubezpieczenia występuje zasadniczo z tego powodu, że przedmiotowy pojazd nie został formalnie wycofany z ruchu. Rząd niemiecki sugeruje, że choć art. 3 dyrektywy 2009/103 nie nakłada tego rodzaju obowiązku, to nie sprzeciwia się on temu, by państwo członkowskie przyjęło bardziej surowe przepisy, takie jak przepisy przyjęte przez Polskę w niniejszej sprawie. Tak więc zdaniem rządu niemieckiego art. 3 dyrektywy nie sprzeciwia się w żadnym razie przepisom krajowym rozpatrywanym w niniejszej sprawie.

37. Ze względów, które przedstawiłem szczegółowo w mojej opinii w sprawie Juliana(13), zasadniczo zgadzam się ze stroną pozwaną, rządem polskim i Komisją: obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdu mechanicznego występuje, gdy – i tak długo jak – pojazd jest formalnie zarejestrowany (stan prawny) *lub* obiektywnie zdolny do jazdy i jest w ten sposób użytkowany (stan faktyczny). W świetle logiki, założeń i celów dyrektywy 2009/103 pomiędzy tymi dwoma stanami występuje spójnik „lub” o charakterze alternatywy łącznej: aby wystąpiły konsekwencje (obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia), wystarczy, by był spełniony tylko jeden z tych dwóch warunków.

38. Aby wyjaśnić, dlaczego stoję na takim stanowisku, przypomnę wpieryw przewodnie zasady wykładni obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 3 dyrektywy (zob. śródtytuł 2 poniżej), a następnie omówię konkretne sytuacje, jakie mogą zaistnieć (zob. śródtytuł 3 poniżej). W świetle proponowanej odpowiedzi szczególne cechy niniejszej sprawy będzie można omówić dość zwięźle (zob. śródtytuł 4 poniżej).

## 2. *Zasady przewodnie*

39. Po pierwsze, jak słusznie wskazał rząd niemiecki, należy podkreślić, że ani art. 3, ani tak naprawdę żaden inny przepis dyrektywy 2009/103 nie mają na celu regulować *odpowiedzialności w konkretnych przypadkach*. Dyrektywa przewiduje ogólny *obowiązek ubezpieczenia*. Jej rolą nie jest decydowanie, pośrednio poprzez pojęcia „pojazdu” lub „ruchu pojazdów”, o odpowiedzialności za wypadek w konkretnej sprawie.

40. Po drugie, zakres obowiązku ubezpieczenia i niedookreślone pojęcia prawne związane z tym obowiązkiem muszą wpisywać się w dwojaki cel, jakiemu dyrektywa 2009/103 ma służyć: wysoki poziom ochrony osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne i (tym samym) wspieranie swobody przepływu w ramach Unii Europejskiej.

41. Trybunał przywołuje cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy mechaniczne za każdym razem, gdy dokonuje wykładni wspomnianych dyrektyw(14). Ten podstawowy cel, wymagający spójnej ochrony osób poszkodowanych w wypadkach pojazdów mechanicznych, jest nie tylko celem samym w sobie, ale ma także kluczowe znaczenie dla zapewnienia swobodnego przepływu (osób i towarów): tylko wtedy, gdy solidna ochrona osób potencjalnie poszkodowanych w wypadkach pojazdów mechanicznych jest zapewniona przez obowiązkowe ubezpieczenie, można oczekiwać od państw członkowskich, zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/103, by odstąpiły od przeprowadzania systematycznych kontroli ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej pojazdów wjeżdżających na ich terytorium z terytorium innych państw członkowskich.

42. Cel ten wymaga *szerokiej* interpretacji zakresu obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 3 dyrektywy. Podejście to wzmacniają dodatkowo następujące dwa argumenty wewnętrzsystemowe.

43. Po trzecie, istnieje ważny związek, a raczej bezpośrednia korelacja, pomiędzy zakresem obowiązku ubezpieczenia pojazdów zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103 a zakresem obowiązku wypłaty odszkodowania przez krajowe instytucje odpowiedzialne za odszkodowanie na podstawie art. 10 ust. 1 wspomnianej dyrektywy. Potencjalny zakres interwencji instytucji odpowiedzialnej za odszkodowanie na podstawie dyrektywy współistnieje z obowiązkiem ubezpieczenia. Jeśli państwo członkowskie nie rozszerzy z własnej inicjatywy zakresu interwencji krajowego funduszu odszkodowawczego, to fundusz ten na podstawie dyrektywy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania jedynie za szkody spowodowane przez niezidentyfikowany pojazd lub pojazd, w przypadku którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia wynikającego z art. 3.

44. Ów związek jest kluczowy dla całej struktury i celu dyrektywy: gdyby nie istniał obowiązek ubezpieczenia na podstawie art. 3, to mogłaby powstać jedynie (nieubezpieczona) odpowiedzialność osobista sprawcy. Fundusz odszkodowawczy również nie będzie zobowiązany interweniować, ponieważ obowiązek ubezpieczenia na podstawie art. 3 wspomnianej dyrektywy został w istocie spełniony (brak obowiązku ubezpieczenia). A zatem jeśli obowiązek ubezpieczenia w ogóle nie istnieje, ryzyko jest ponoszone całkowicie przez osobę poszkodowaną w wypadku. Takiej sytuacji z pewnością nie można by uznać za synonim wysokiego poziomu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach pojazdów mechanicznych(15).

45. Po czwarte, nawet jeśli obawy dotyczące niebezpiecznego przekroczenia zakresu obowiązku ubezpieczenia faktycznie prowadzą do dość szerokiej interpretacji pojęcia „pojazdu” lub jego ruchu, są one niesłuszne.

46. Z jednej strony mamy art. 5 dyrektywy 2009/103. Zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie mogą ograniczyć zakres obowiązkowego ubezpieczenia poprzez wyłączenie z niego pojazdów należących do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych, lub niektórych rodzajów pojazdów, lub niektórych pojazdów posiadających specjalną tablicę. W tym przypadku art. 5 dyrektywy 2009/103 przewiduje też, że w razie zastosowania odstępstwa państwo członkowskie musi wyznaczyć właściwy urząd lub organ, lub nawet właściwy fundusz gwarancyjny, który będzie odpowiedzialny za wypłatę odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez pojazdy korzystające z wyłączenia. W ten sposób po raz kolejny zagwarantowano, że żaden pojazd nie będzie prowadzony bez objęcia ubezpieczeniem lub systemem odszkodowania(16).

47. Z drugiej strony, choć dyrektywa kładzie nacisk na to, by obowiązek ubezpieczenia był ogólnie spełniony, to nie wyklucza ona rozsądnej elastyczności w odniesieniu do publicznych systemów rejestracji (tymczasowego lub okresowego wyrejestrowania lub zawieszenia rejestracji dla pojazdów, które są w ruchu tylko w określonych okresach), czy też w odniesieniu do sektora ubezpieczeń (zróżnicowanych składek ubezpieczeniowych dla pojazdów rzadko będących w ruchu). Główny wniosek pozostaje taki sam: zróżnicowane ryzyko może skutkować różnymi rodzajami ubezpieczenia, ale z pewnością nie skutkuje całkowitym wykluczeniem obowiązku ubezpieczenia(17).

48. Wreszcie, po piąte, wszystkie te względy przemawiają za szeroką interpretacją pojęcia „ruchu pojazdów”, a zatem szerokim zakresem obowiązku ubezpieczenia takiego pojazdu zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103. Pojęcie „pojazdu” jest bowiem niezależne od faktycznego użytkowania danego pojazdu w danym czasie(18). Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103 ma charakter obiektywny i jest niezależny od zamiaru właściciela pojazdu (w tym szczególnym momencie)(19). To, w jaki konkretnie sposób pojazd był używany w danym momencie, w którym doszło do wypadku, jest kwestią ustalenia (ex post) indywidualnej odpowiedzialności w każdym z konkretnych przypadków, a nie określenia (ex ante), czy w ogóle istniał obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia. Są to dwie różne kwestie(20).

49. A zatem okoliczność, czy w danym momencie pojazd jest faktycznie zdalny do użycia lub zdolny do jazdy, jest nieistotna dla ustalenia, czy odpowiada on obiektywnie pojęciu „pojazdu”. W sytuacji gdy pojazd wymaga istotnej naprawy, w związku z czym jest niezdolny do jazdy, nie traci on obiektywnego statusu pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 2009/103.



### 3. Zakres wyroku Juliana: „i” czy „lub”?

50. Z tych właśnie względów zaproponowałem w sprawie Juliana, aby Trybunał przyjął dość szeroki zakres obowiązku ubezpieczenia na podstawie dyrektywy(y), który jednocześnie podlegałby rozsądnemu stopniowi kontynuacji, przewidywalności, stabilności i tym samym pewności prawa.

51. Konkretnie rzecz ujmując, zasugerowałem, po pierwsze, że dopóki pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim i nie podjęto żadnych urzędowych kroków w celu zawieszenia lub zakończenia rejestracji, istnieje obowiązek ubezpieczenia. A zatem decydującym elementem jest w istocie formalny stan *prawny*(21).

52. Po drugie, obiektywny stan *techniczny* pojazdu jest istotny *jedynie* w przypadku pojazdów, które nadają się do podróżowania lądem i faktycznie są w ten sposób wykorzystywane, ale *nie są zarejestrowane*. W tym względzie wskazałem, że dyrektywa 72/166 i podobnie dyrektywa 2009/103 nie uzależniają pojęcia pojazdu lub jego ruchu od faktu rejestracji w danym kraju(22). Ogólna logika tych instrumentów jest bowiem prostsza: to, co obiektywnie stanowi pojazd, służy do jazdy i jest w ten sposób używane, może spowodować szkodę i powinno być ubezpieczone. Kluczową kwestią pozostaje wysoki poziom ochrony osób poszkodowanych w wypadkach pojazdów mechanicznych.

53. Tak więc jest dość jasne, że może istnieć obowiązek ubezpieczenia na podstawie dyrektywy 2009/103 nawet w przypadku pojazdów, które choć nie są zarejestrowane, to obiektywnie stanowią pojazdy, są używane jako pojazdy i mogą spowodować szkody. Jednakże w świetle okoliczności faktycznych występujących w sprawie Juliana, w której odnośny pojazd był jednocześnie zarejestrowany (stan *prawny*) i był zdolny do jazdy oraz faktycznie jeździł (stan *mechaniczny*), nie rozwinąłem rozważań na temat potencjalnego rozdzwieku między stanem prawnym a stanem technicznym pojazdu, jako że w kontekście tamtej sprawy nie było takiej potrzeby(23).

54. Jednak w świetle zasad przewodnich kierujących logiką i systemami wcześniejszych dyrektyw i obecnie dyrektywy 2009/103 zakres obowiązku ubezpieczenia zawsze współistniałby *przynajmniej* z urzędową rejestracją pojazdu w państwie członkowskim, tj. formalnym poświadczeniem, że przedmiot rzeczywiście stanowi pojazd dopuszczony do ruchu na drogach publicznych. Ponadto świadomie nie wyłączałem sytuacji, w których pojazd, który z jakichkolwiek przyczyn nie jest zarejestrowany, nadal mógłby stanowić pojazd w rozumieniu dyrektywy 2009/103.

55. Zgodnie z takim rozumieniem zakresu obowiązku ubezpieczenia logiczna relacja między stanem *prawnym* a stanem *mechanicznym* wyrażałaby się w spójniku „lub” (alternatywa łączna). Obowiązek ubezpieczenia na podstawie dyrektywy wystąpi, *jeśli* (i) samochód jest zarejestrowany; lub (ii) jest zdolny do używania jako pojazd i faktycznie jest w ten sposób używany; lub (iii) samochód jest zarejestrowany i jest używany jako pojazd(24).

56. Prawdą jest jednak, że w swoim wyroku Trybunał w wielu miejscach wyróżniał jedynie wariant scenariusza trzeciego, z koniunkcją „i” pomiędzy obydwoma stanami, co wydaje się ustanawiać warunek łączny, który następnie został powtórzony w sentencji wyroku jako zasada ogólna.

57. Zważywszy, że Trybunał zgodził się wyraźnie z kilkoma z moich kluczowych argumentów(25) stanowiących trzon rozumowania, byłoby w istocie zaskakujące, gdyby – jeśli chodzi o przyjęte rozwiązanie – miał on zamiar sformułować obowiązek ubezpieczenia (w ogólności) w tak uderzająco wąski sposób. W tym kontekście być może można by uznać, że poprzez stwierdzenia zawarte w pkt 42 i 52 oraz w sentencji wyroku Juliana Trybunał nie określił ogólnych kryteriów istnienia obowiązku ubezpieczenia, ale raczej udzielił wąskiej odpowiedzi ograniczonej do *konkretnych okoliczności faktycznych* przedstawionych przez sąd odsyłający.

58. Jeśli chodzi o wspomniane okoliczności faktyczne, to w pkt 25, 27 i 34 wyroku Juliana przypomniano, że wątpliwości sądu odsyłającego wynikały z faktu, iż pojazd był unieruchomiony na terenie prywatnym i użyto go bez wiedzy lub zgody właścicielki.

59. Ponieważ przedmiotem pierwszego pytania prejudycjalnego było ustalenie granic obowiązku ubezpieczenia, w sytuacji gdy dany pojazd jest zaparkowany na terenie prywatnym, wyłącznie w wyniku decyzji jego właściciela, który nie zamierza już nim jeździć, Trybunał wyjaśnił, że obowiązek ten nie jest związany z użytkowaniem pojazdu, ani z tym, czy pojazd ten spowodował szkodę(26).

60. W tych właśnie konkretnych okolicznościach faktycznych Trybunał stwierdził w pkt 42 wyroku Juliana, że pojazd, który jest zarejestrowany, a zatem nie został wycofany z ruchu w sposób zgodny z prawem, i który jest zdolny do jazdy, nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia.

61. Tak więc rozpatrywane w tym kontekście dwie przesłanki odnoszące się do stanu prawnego i stanu mechanicznego pojazdu nie miały być może ustanawiać dwóch warunków łącznych, a raczej po prostu odzwierciedlić okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym.

62. Wyjaśnienie, czy takie rozumienie jest poprawne, należy ostatecznie do Trybunału. Chciałbym jednak przedstawić kilka dodatkowych argumentów wyjaśniających, dlaczego – jeśli między stanem prawnym i stanem mechanicznym pojazdu trzeba byłoby wskazać jakieś logiczne powiązanie dla celów trwania obowiązku ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103 – powinno to być raczej „lub”, a nie „i”.

63. Jak słusznie zauważa sąd odsyłający, okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym są inne niż te, na podstawie których wydano wyrok Juliana. Tylko jeden z warunków wskazanych przez Trybunał jest spełniony: pierwszy warunek prawny lub administracyjny dotyczący rejestracji pojazdu.

64. A zatem, co do zasady, dwa elementy wskazane w wyroku Juliana, tj. stan prawny i stan mechaniczny pojazdu, mogą skutkować czterema różnymi scenariuszami: (i) pojazd, który jest zarejestrowany i zdolny do jazdy; (ii) pojazd, który jest zarejestrowany, ale nie jest zdolny do jazdy; (iii) pojazd, który nie jest zarejestrowany, ale jest zdolny do jazdy; oraz (iv) pojazd, który nie jest ani zarejestrowany, ani zdolny do jazdy.

65. Zgodnie z wyrokiem Trybunału w sprawie Juliana jest oczywiste, że obowiązek ubezpieczenia pojazdu występuje w *pierwszej* sytuacji, niezależnie od zamiaru właściciela lub od tego, czy dany pojazd jest unieruchomiony na terenie prywatnym, czy też od jakichkolwiek innych wariantów okoliczności faktycznych. Subiektywny zamiar właściciela pojazdu, który w pełni nadaje się do użytku w ruchu drogowym, nie jest istotny do czasu, gdy – i chyba że – zmaterializuje się on w postaci kroków formalnych.

66. Podobnie w *czwartej* sytuacji, w której żaden z dwóch warunków nie jest spełniony, ponieważ pojazd ani nie jest zarejestrowany, ani nie jest zdolny do jazdy, również jest oczywiste, że obowiązek ubezpieczenia nie występuje. Jeśli nie ma pojazdu, nie ma czego ubezpieczać.

67. Jednakże, jak wskazuje sąd odsyłający, nie jest jasne, czy obowiązek ubezpieczenia pojazdu występuje, w sytuacji gdy właściciel pojazdu znajdzie się w sytuacji drugiej lub trzeciej, w której tylko jeden z dwóch warunków jest spełniony.

68. W mojej ocenie na pytanie to należy udzielić odpowiedzi twierdzącej w obu sytuacjach.

69. Jeśli chodzi o *trzecią* sytuację, to z pewnością mogą istnieć pojazdy (środki transportu spełniające wszystkie warunki obiektywnie stanowiące o istnieniu pojazdu), które nie są zarejestrowane. Kwestią kluczową jest wówczas pytanie, dlaczego nie są one ubezpieczone. Być może w zaskakujący sposób przypadki samochodów, które jeżdżą bez ubezpieczenia z *naruszeniem* przepisów krajowych, mają mniejsze znaczenie strukturalne, jeśli chodzi o ochronę osób poszkodowanych. Jeśli jeżdżą one z naruszeniem przepisów krajowych dotyczących ubezpieczenia samochodów, to dzieje się to niezgodnie z prawem. Niemniej jednak siatka ochronna w postaci funduszu odszkodowawczego znajdzie zastosowanie, ponieważ ewentualne szkody będą spowodowane przez „pojazd, w stosunku do którego nie

spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3”, zgodnie z art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103.

70. Prawdziwym problemem o charakterze strukturalnym z punktu widzenia dyrektywy są samochody, które mogłyby ewentualnie jeździć zgodnie z prawem krajowym i nie podlegać jednocześnie obowiązkowi ubezpieczenia. W ten sposób wąska definicja zakresu obowiązku ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy miałyby bezpośredni wpływ na art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103, ponieważ dopuszczałyby, aby samochody, który ani nie są ubezpieczone, ani nie występuje w ich przypadku obowiązek interwencji funduszu odszkodowawczego zapewniającego siatkę ochronną, mogły jeździć zgodnie z prawem.

71. Z tego względu samo obiektywne istnienie pojazdu w połączeniu z jego faktycznym użytkowaniem powinien móc skutkować powstaniem obowiązku ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103 najpóźniej w momencie, gdy taki pojazd zacznie być używany jako pojazd w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103. A zatem jeśli skonstruuje w domu „batmobil”, który będzie miał wszystkie techniczne cechy charakterystyczne pojazdu, a następnie, zamiast po prostu podziwiać go w salonie, będę nim jeździł, obowiązek ubezpieczenia go powstanie obiektywnie od momentu pierwszego użycia go jako pojazd, nawet jeśli formalnie go nie zarejestrowałem.

72. Jednak faktycznie rozsądnie jest zasugerować, że w takiej specyficznej sytuacji elementem wywołującym powstanie obowiązku ubezpieczenia jest najpóźniej pierwsze użycie urządzenia jako pojazdu, a niekoniecznie samo jego skonstruowanie (i fakt, że można by ewentualnie nim jeździć). A zatem jeśli batmobil, który zbudowałem (albo, używając raczej bardziej realistycznego przykładu – zabytkowy samochód, który odrestaurowałem), na zawsze pozostanie w moim salonie (czy raczej w garażu), i nigdy nie pojedzie (w tym znaczeniu, że nie zostanie użyty jako pojazd), to nie będzie on mógł stworzyć dla nikogo zagrożenia jako pojazd. Jednak w momencie, w którym zacznie jeździć i tym samym zostanie użyty jako pojazd, będzie musiał być ubezpieczony zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103(27).

73. Wreszcie pozostaje *druga* sytuacja, która jest szczególnie istotna w niniejszej sprawie: pojazd jest nadal zarejestrowany, ale nie jest zdolny do jazdy ze względu na zły stan techniczny. W mojej ocenie nawet w takim przypadku obowiązek ubezpieczenia pozostaje aktualny tak długo, jak długo utrzymywana jest rejestracja. Innymi słowy, dopiero w momencie, gdy pojazd zostanie oficjalnie wyrejestrowany (lub rejestracja zostanie zawieszona lub zostanie zastosowana jakakolwiek inna formalna procedura urzędowa przewidziana w prawie krajowym dla tego celu), ustanie także obowiązek ubezpieczenia.

74. Musi tak być przynajmniej z trzech dodatkowych powodów.

75. Po pierwsze, wymóg podjęcia odpowiednich formalnych kroków urzędowych w celu wycofania pojazdu z ruchu lub przynajmniej zawieszenia jego rejestracji jest kluczowy dla pewności prawa. Może wystąpić szereg sytuacji, w których pojazd może być tymczasowo, czy nawet przez dłuższy okres niesprawny lub po prostu nieużywany(28). Czy każdy z takich okresów miałby oznaczać, że w tym czasie nie występuje obowiązek ubezpieczenia? Czy pojazd faktycznie stawałby się pojazdem i przestawał nim być tylko dlatego, że jego właściciel nie pofatygował się, by go naprawić? Czy w takim przypadku jednostki mogłyby nawet domagać się rabatów lub umorzenia części składek ubezpieczeniowych za okresy, kiedy ich samochód był faktycznie niesprawny?

76. Po drugie, istnieją kwestie dowodowe. Kto musiałby zaświadczyć, że samochód jest faktycznie w takim stanie mechanicznym, że jest niezdolny do jazdy? Jak miałyby to następować? Czy w drodze zaświadczenia wystawionego przez siebie samego, czy też konieczne byłoby pismo od mojego mechanika? Czy może wystarczyłoby oświadczenie mojego sąsiada, w którym przysięgłby on, że samochód stał zaparkowany na moim podwórzu bez kół? Abstrahując od wszystkich problemów praktycznych i złożoności tego rodzaju dowodów, pozostaje faktem, że byłyby one całkowicie zbędne. Po co w ogóle podejmować tego rodzaju rozważania, skoro wystarczy, by właściciel samochodu uzgodnił stan prawny pojazdu z jego domniemanym stanem mechanicznym i, odpowiednio, wyrejestrował go lub

podjął wszelkie inne stosowne kroki administracyjne wymagane w tym celu przez prawo krajowe, tymczasowo lub trwale?

77. I wreszcie, po trzecie, w takim kontekście rozumiany w ten sposób obowiązek zapewnia również odpowiednie zachęty. Pośrednio zachęca on właścicieli samochodów, poprzez ciągły obowiązek zapłaty ubezpieczenia, o ile nie zostaną podjęte żadne kroki urzędowe, do należytego dbania o ich własność. Oczywiście wyłącznie od decyzji właściciela zależy, czy naprawi uszkodzony pojazd, sprzeda go w aktualnym stanie, odda go na złom, ponieważ nie nadaje się do naprawy, czy po prostu zostawi go zaparkowany na ulicy lub terenie prywatnym. Jednak gdyby którakolwiek z tych decyzji miała skutkować zakończeniem „oficjalnego życia” pojazdu, to na właściciela powinien zostać nałożony obowiązek przeprowadzenia urzędowych procedur wyrejestrowania, przykładowo poprzez oddanie tablic rejestracyjnych lub uzyskanie oficjalnego zaświadczenia w jakiegokolwiek stosownej formie, choćby tymczasowo, co potwierdzałoby, że pojazd został wycofany z ruchu.

78. W ten sposób właściciel pojazdu przeszedłby oczywiście z drugiej do czwartej z opisanych powyżej sytuacji, w której obowiązek ubezpieczenia przedmiotowego pojazdu ustaje. W przeciwnym razie obowiązek ubezpieczenia musi być utrzymany.

#### **4. Zastosowanie w niniejszej sprawie**

79. Druga z przedstawionych powyżej sytuacji zapewnia jasną odpowiedź na pytania sądu odsyłającego. W mojej ocenie nie ma wątpliwości, że obowiązek ubezpieczenia może trwać tak długo, jak długo strona powodowa nie podejmie kroków w celu formalnego poświadczenia złego stanu technicznego danego pojazdu, aby uczynić go niezdatnym do użytku, poprzez urzędowe wyrejestrowanie lub podjęcie jakichkolwiek innych stosownych działań w celu wycofania pojazdu z ruchu zgodnie z prawem krajowym.

80. Nie uważam, aby poza tym ogólnym stwierdzeniem dotyczącym zakresu obowiązku ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103, a w szczególności ustania tego obowiązku, Trybunał mógł udzielić sądowi odsyłającemu dalszych wskazówek.

81. Po pierwsze, wszystkie szczególne okoliczności faktyczne wskazane przez sąd odsyłający w postanowieniu odsyłającym i w pytaniu pierwszym (pojazd nabyty przez powiat wskutek postanowienia sądu, umieszczony na terenie prywatnym, mianowicie na parkingu strzeżonym, a nie na drodze publicznej, przeznaczony do zniszczenia zgodnie z decyzją właściciela) są pomocne przy prezentacji i zilustrowaniu sytuacji w postępowaniu głównym. Nie są one jednak istotne dla wykładni rozpatrywanych przepisów prawa Unii.

82. Dyrektywa 2009/103, a w szczególności jej art. 3, wymaga jedynie, by państwa członkowskie ustanowiły kompleksowe i solidne ramy dla obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów w celu zapewnienia spójnej siatki ochronnej dla osób potencjalnie poszkodowanych w wypadkach pojazdów mechanicznych. Jeżeli ten główny cel jest spełniony, a ze strukturalnego punktu widzenia nie jest możliwe, aby pojazdy poruszały się zgodnie z prawem w państwie członkowskim, w którym nie są objęte obowiązkiem ubezpieczenia, przez co nie podlegają one ani art. 3, ani art. 10 ust. 1 dyrektywy 2009/103, istnieje naturalna przestrzeń dla zastosowania w państwach członkowskich zróżnicowanych rozwiązań. Oznacza to, że istnieje pewna dopuszczalna różnorodność w zakresie indywidualnych skutków w przypadkach różniących się pod względem okoliczności faktycznych, a nawet w przypadkach podobnych pod względem faktycznym.

83. Po drugie, w ramach owego dopuszczalnego stopnia różnorodności podejść i rozwiązań zawsze mogą wystąpić niecodzienne sytuacje. Wydaje się, że do pewnego stopnia ma to miejsce w niniejszej sprawie, w której właściciel, ze względu na obowiązujące przepisy prawa krajowego, nie mógł faktycznie ubezpieczyć przedmiotowego samochodu Renault Clio 1.5 DCI przed otrzymaniem formalnego dowodu, że stał się jego właścicielem, przy czym uzyskanie tego formalnego dowodu było opóźnione – jak się wydaje – wskutek bierności kogoś innego. W tym kontekście, a także biorąc pod uwagę, że samochód

znajdował się na strzeżonym parkingu i nie był zdolny do jazdy, żądanie zapłaty zaległego ubezpieczenia w tym konkretnym przypadku może faktycznie wydawać się dość niecodzienne.

84. Bez względu na to, czy takie sytuacje są niecodzienne czy też nie, rolą Trybunału nie jest w żadnym razie rozstrzygnięcie w przedmiocie indywidualnych roszczeń ubezpieczeniowych na poziomie krajowym. Zgodnie z art. 267 TFUE można zwrócić się do Trybunału o przedstawienie *wykładni* jakiegokolwiek aktu prawa Unii. Jednakże *stosowanie* prawa Unii w konkretnych przypadkach i a fortiori stosowanie uregulowań prawa krajowego przyjętych przez państwa członkowskie w ramach uprawnień dyskrecjonalnych przysługujących im przy implementowaniu ram prawnych Unii należy do zadań powierzonych sądom krajowym.

85. W ramach tego podziału obowiązków rolą Trybunału jest faktycznie wyjaśnienie ogólnych ram art. 3 dyrektywy 2009/103 i określenie, jaki jest konkretnie zakres materialny i czasowy obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z tym przepisem, rozpatrywanym i interpretowanym w ogólnym kontekście tej dyrektywy. Jednakże po wykonaniu tego zadania interpretacyjnego, które w razie potrzeby Trybunał może uzupełnić o pewne wskazówki co do tego, w jaki sposób oceniać (nie)zgodność z prawem Unii przepisów krajowych transponujących ów obowiązek, do sądu krajowego należy stosowanie wspomnianych przepisów w konkretnych sprawach oraz rozstrzygnięcie takich spraw.

86. W związku z tym po przedstawieniu wykładni art. 3 dyrektywy 2009/103, w świetle której wydaje się, że nie ma nic niewłaściwego w przepisach krajowych mających zastosowanie w niniejszej sprawie, uważam, iż – mówiąc wprost – nie jest zadaniem Trybunału rozstrzygnięcie kwestii, kto konkretnie zapłaci w ostateczności ubezpieczenie za samochód Renault Clio 1.5 DCI za okres od dnia 7 lutego 2018 r. do dnia 22 kwietnia 2018 r., kiedy to wskutek postanowienia sądu Powiat Ostrowski nabył tytuł prawny do tego pojazdu, który nie nadawał się do jazdy i był zaparkowany na terenie prywatnym, mianowicie na parkingu strzeżonym, a nie na drodze publicznej, i był przeznaczony do zniszczenia zgodnie z decyzją jego właściciela.

## V. Wnioski

87. Proponuję, aby na pytania prejudycjalne przedłożone przez Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polska) Trybunał udzielił następującej odpowiedzi:

- 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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe, w przypadku gdy pojazd jest oficjalnie zarejestrowany lub jest używany jako pojazd.

---

[1](#) Język oryginału: angielski.

---

[2](#) Dz.U. 2009, L 263, s. 11.

---

[3](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r. (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 42, powtórzony w podobny sposób w pkt 52 i w sentencji wyroku). Wyróżnienie moje.

---

[4](#) Zobacz w szczególności niedawne wyroki: z dnia 15 listopada 2018 r., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917); z dnia 20 czerwca 2019 r., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

Zobacz także postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, niepublikowany, EU:C:2019:1082).

---

[5](#) 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), zmieniona dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. 2005, L 149, s. 14), ujednoliconą dyrektywą 2009/103.

---

[6](#) Druga dyrektywa Rady 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), zmieniona dyrektywą 2005/14.

---

[7](#) Zobacz także tabelę korelacji w załączniku II do dyrektywy 2009/103.

---

[8](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39).

---

[9](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 40).

---

[10](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 41).

---

[11](#) Wyróżnienie moje.

---

[12](#) Wyróżnienie moje.

---

[13](#) C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 93–110.

---

[14](#) Zobacz w szczególności wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 47); oraz, ostatnio, postanowienie z dnia 11 grudnia 2019 r., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, pkt 33, 34, niepublikowane).

---

[15](#) Co do szczegółów zob. moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 31–36).

---

[16](#) Moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 107).

---

[17](#) Moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 88, 89, 100).

---

[18](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo). Zobacz podobnie wyroki: z dnia 4 września 2014 r., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 33); z dnia 28 listopada 2017 r., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, pkt 11).

---

[19](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39).

---

[20](#) Aby zobrazować tę kwestię: jeśli Hulk złapie samochód zaparkowany na ulicy (europejskiego) miasta, aby odeprzeć inwazję kosmitów i – jako Hulk – wyrządzi szkodę nie tylko kosmitom, ale uszkodzi też inne przedmioty znajdujące się na ulicy, używając samochodu jako broni, to można zakładać, że ów pojazd, zaparkowany w tym miejscu tylko na kilka godzin przez właściciela, który w tym czasie był w pracy w pobliskim budynku, był pojazdem podlegającym (ciągłemu) obowiązkowi ubezpieczenia. Fakt, że w tym konkretnym momencie konkretne „użycie pojazdu” w rękach Hulka trudno byłoby uznać za „każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu”, tj. jako „środka transportu”, z pewnością ma znaczenie dla *przypisania odpowiedzialności* za szkody spowodowane w tym konkretnym przypadku, logicznie wykluczając możliwość żądania zapłaty odszkodowania z ubezpieczenia pojazdu mechanicznego, lecz nie ma znaczenia dla ciągłego *istnienia obowiązku* zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 3 dyrektywy 2009/103.

---

[21](#) Moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 95).

---

[22](#) Moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 99).

---

[23](#) Moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 103–110).

---

[24](#) Przy czym kategorie te i analiza, która zostanie przedstawiona w dalszej części niniejszej opinii, stosują się oczywiście przede wszystkim do krajowych systemów, które nakładają obowiązek ubezpieczenia pojazdu na *właściciela* samochodu, co – jak rozumiem – ma miejsce w Polsce. Ocena byłaby nieco inna (co do jej sformułowania, jednak nie co do zasady) w przypadku systemów, które nakładają obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia na podstawie art. 3 dyrektywy 2009/103 na *użytkowników/kierowców* – szerzej zob. moja opinia w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, pkt 25–27).

---

[25](#) Wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 39, 46).

---

[26](#) Zobacz wyrok z dnia 4 września 2018 r., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, pkt 40, 41).

---

[27](#) Przy czym pozostaje oczywiście możliwość wprowadzenia w prawie krajowym zróżnicowanych obowiązków ubezpieczeniowych dla takich szczególnych rodzajów pojazdów (zob. pkt 45 niniejszej opinii).

---

[28](#) W kwestii dalszych przykładów zob. sytuacje wskazane w pkt 77 i 78 mojej opinii w sprawie Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290).