

Sygn. akt **V Ca 945/20**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lipca 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Bożena Miśkowiec

po rozpoznaniu w dniu 15 lipca 2021 r. w Warszawie
na posiedzeniu niejawnym
sprawy z powództwa Miasta na Prawach Powiatu R.
przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu w W.
o ustalenie
na skutek apelacji powoda
od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy - Woli w Warszawie
z dnia 5 grudnia 2019 r., sygn. akt II C 1879/19
1) oddala apelację;
2) nie obciąża powoda kosztami postępowania pozwanego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 945/20

UZASADNIENIE

Powód miasto na prawach powiatu R. wniósł przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu w W. o ustalenie nieistnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdu marki H. (...) o nr rej. (...) w okresie od 1 lutego 2019 r. do dnia 28 lutego 2019 r. oraz zasądzenie od pozwanego kosztów procesu według norm przepisanych. Ponadto powód wniósł o uchylenie opłaty karnej w wysokości 4 500 zł nałożonej pismem z dnia 26 marca 2019 r. na powoda przez pozwanego.

W odpowiedzi na pozew, pozwany Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 5 grudnia 2019 r. Sąd Rejonowy dla Warszawy - Woli w Warszawie w pkt I oddalił powództwo, w pkt II nie obciążył strony powodowej kosztami procesu poniesionymi przez pozwanego.

Powyższe rozstrzygnięcie zapadło na podstawie następujących ustaleń oraz rozważań poczynionych przez Sąd I instancji.

W dniu 15 czerwca 2018 r. Straż Miejska w R. na podstawie art. 50a ustawy o Ruchu Drogowym wydała dyspozycję usunięcia pojazdu. W decyzji wskazano, że stan pojazdu wskazuje, że powłoka lakiernicza jest zmatowiała i uszkodzona w wielu miejscach, widoczne są ślady kolizji w postaci pękniętej przedniej szyby i powyginanej przedniej klapy oraz zderzaka, postępuje zaawansowana korozja błotników oraz progów. Ustalenia z czynności wyjaśniających prowadzonych przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej w R. wskazały, że samochód jest od dłuższego czasu nieużywany. Rzeczoznawca wycenił jego wartość na 300 zł brutto.

Zarządzeniem nr (...) z dnia 1 lutego 2019 r. Prezydenta Miasta R. w sprawie przejęcia pojazdu na własność miasta R. zarządził przejęcie na własność miasta przedmiotowego pojazdu.

Z uwagi na stan techniczny samochodu, w dniu 28 lutego 2019 r. został on przekazany do stacji demontażu. Wraz z pojazdem przekazane zostały tablice rejestracyjne w liczbie 2 sztuk.

Pismem z dnia 26 marca 2019 r. w wyniku czynności kontrolnych dokonanych w dniu 15 marca 2019 r. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (dalej UFG), powód został wezwany w terminie 30 dni do przedstawienia dokumentów potwierdzających zawarcie w roku kontroli umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych lub potwierdzenia braku takiego obowiązku. W przypadku niespełnienia ww. obowiązku powód obowiązany był do uiszczenia opłaty karnej w kwocie 4.500 zł.

W odpowiedzi na wezwanie z dnia 26 marca 2019 r., powód pismem z dnia 29 kwietnia 2019 r. stwierdził, że pojazd nigdy nie był zarejestrowany jako własność Urzędu Miasta, a od momentu jego przejęcia z mocy prawa nie został wprowadzony do ruchu. Wobec tego uznać należało, iż powołanie się na art. 23 i następnie ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jest bezprzedmiotowe i niesłuszne gdyż pozbawione podstaw tak faktycznych jak i prawnych.

W związku z nieprawidłowym wykonaniem zobowiązania nałożonego na powoda przez UFG, pismem z dnia 20 maja 2019 r. UFG podtrzymał swoje stanowisko z wezwania z dnia 26 marca 2019 r., oraz poinformował powoda o nałożeniu na niego opłaty w wysokości 4.500 zł.

Pismem z dnia 31 maja 2019 r. powód wniósł o ponowne rozpatrzenie sprawy.

W odpowiedzi na pismo powoda z dnia 31 maja 2019 r., pozwany podtrzymał swoje stanowisko.

Sąd Rejonowy uznał powództwo za niezaskługujące na uwzględnienie.

Podstawą prawną roszczenia powoda był art. 189 k.p.c. oraz art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Powód żądał przy tym ustalenia, że w dacie od 1 lutego 2019 r. do dnia 28 lutego 2019 r. obowiązek ubezpieczenia OC nie istniał.

Sąd Rejonowy przywołując art. 4 pkt 1, 10, art. 23 u.u.o oraz art. 29 ust. 1 pkt 1 u.u.o. posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu.

Sąd Rejonowy zważył, że powód ma interes w ustaleniu braku obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC, jednakże nie wykazał, żeby taki obowiązek nie istniał w stosunku do niego.

Powód na podstawie art. 50a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w związku z nieodebraniem pojazdu przez uprawnione osoby w terminie 6 miesięcy od dnia jego usunięcia, stał się posiadaczem przedmiotowego samochodu. Powód kwestionował jedynie sposób kwalifikacji i interpretację przepisów powołanych jako nałożenie opłaty wskazując, że pozwany żądał od powoda ubezpieczenia w praktyce nie pojazdu a złomu. Sąd

Rejonowy zwrócił uwagę, iż jak wynika z akt sprawy, pojazd przejęty przez powoda w dniu 1 lutego maja 2019 r. był zarejestrowany, natomiast sama zmiana właściciela nie powoduje jego wyrejestrowania.

Sąd pierwszej instancji podkreślił, że żaden z przepisów u.u.o. nie uzależnia obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia OC wprost od stanu technicznego pojazdu. Nawet zły stan techniczny pojazdu, wykluczający w danym momencie poruszenie się nim po drodze publicznej, nie uchyla obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Decydującym jest więc fakt zarejestrowania pojazdu mechanicznego. Zarejestrowany pojazd mechaniczny musi mieć wykupione ubezpieczenie OC niezależnie od jego stanu technicznego. Przepisy nie uzależniają także obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC od faktycznego korzystania z pojazdu. Fakt, że z pojazdu się nie korzysta nie zwalnia z obowiązku posiadania ubezpieczenia OC.

Zaznaczono w uzasadnieniu wyroku Sądu Rejonowego, że powód posiadał zarejestrowany pojazd mechaniczny H. o nr rej. (...), którego nadwozie znajdowało się w stanie w którym jego naprawa była ekonomicznie nieuzasadniona. Powyższe w ocenie sądu pierwszej instancji nie oznacza, że pojazd został pozbawiony fizycznych cech pojazdu. Jeżeli zaś pojazd jest zdolny do naprawy mimo, że jej wartość przewyższa wartość pojazdu, to oznacza, że w dalszym ciągu zachowuje fizyczne cechy pojazdu i powinien być ubezpieczony.

Powód nie wykazał przyczyn, które uniemożliwiały mu wyrejestrowania pojazdu mimo, że samochód był przeznaczony do złomowania od początku wejścia w jego posiadanie. Fakt użytkowania pojazdu nie jest bowiem przesłanką determinującą konieczność zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych bowiem o trwaniu ubezpieczenia komunikacyjnego decyduje fakt zarejestrowania pojazdu, a nie jego eksploatacji. Brak używania pojazdu nie oznacza, iż nie istnieje ryzyko powstania szkody w związku z ruchem pojazdu.

Mając na uwadze subiektywne podstawy powoda do traktowania roszczenia jako uzasadnionego, Sąd Rejonowy odstąpił od obciążania powoda kosztami postępowania.

Apelację od powyższego rozstrzygnięcia wniosła strona powodowa, zaskarżając wyrok w całości wniósł o jego zmianę poprzez rozstrzygnięcie z żądaniem pozwu oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania według norm przepisanych.

Orzeczeniu zarzuciła naruszenie: 1) art. 23 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, poprzez uznanie, że powód, który z mocy prawa nabył własność pojazdu, jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów, podczas gdy powód nabył pojazd z mocy prawa głównie celem jego utylizacji i likwidacji, tym samym nie uczestniczy on w ruchu, w związku z tym powód nie ma obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC; 2) art. 31 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, poprzez uznanie, że przeniesienie własności pojazdu na powoda spowodowało powstanie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC, podczas gdy pierwotny charakter nabycia pojazdu przez powoda skutkuje wyłączeniem stosowania art. 31 ust. 3 ww. ustawy.

W odpowiedzi na apelację, pozwany wniósł o jej oddalenie jako bezzasadnej oraz o zasądzenie kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja podlegała oddaleniu wobec niezasadności zarzutów w niej wywiedzionych.

Sąd II instancji podzielił ustalenia oraz rozważania poczynione przez Sąd I instancji uznając je za własne.

Podkreślenia wymaga, że z art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wynika obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem

posiadanego przez niego pojazdu. Przepis ten został skonkretyzowany w art. 29 powołanej ustawy poprzez określenie terminu, w jakim obowiązek ten powinien być spełniony. Stosownie do ust. 1 pkt 1 ww. przepisu, posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu. Słusznie zatem wskazał Sąd Rejonowy, że obowiązek wynikający z powyższych przepisów jest niezależny od tego czy pojazd jest aktualnie użytkowany, czy też od jego stanu technicznego. Zasadnie więc Sąd I instancji ocenił, iż fakt posiadania pojazdu, a nie jego eksploatacja, warunkuje powstanie obowiązku ubezpieczenia.

Za chybiony należało również uznać zarzut naruszenia art. 31 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wskazać należy, że pojazd marki H. (...) o nr rej. (...) został zarejestrowany i cywilnoprawne zdarzenie prawne w postaci jego porzucenia ex lege przez poprzedniego właściciela okoliczności tej nie niweczy. Trafnie strona pozwana wskazuje, że pojazd raz zarejestrowany, przymiotu takiego nie traci, dopóki nie nastąpi jego wyrejestrowanie. Jeśli zatem gmina stała się posiadaczem zarejestrowanego pojazdu to stała się również podmiotem związanych z tym obowiązków, w tym obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC. W ocenie sądu orzekającego, argumentacja odwołująca się w tym zakresie do rozróżnienia pomiędzy pierwotnym i pochodnym sposobem nabycia pojazdu i wskazywaniem, że ten pierwszy sposób nabycia własności rzeczy pociąga za sobą wygaśnięcie związanych z nią obciążeń, nie jest adekwatna w niniejszej sprawie. Obowiązek ten ma charakter powszechny i wynika z wyraźnych przepisów ustawy. Przepisy ustawy są zaś tak skonstruowane, żeby zapewnić ciągłość ochrony ubezpieczeniowej i w ocenie sądu odwoławczego, w takim też kierunku powinny być wykładane.

W tym miejscu należało przytoczyć pogląd wyrażony w wyroku TSUE z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie o sygn. C-383/19, w którym Trybunał orzekł w przedmiocie pytań prejudycjalnych zadanych w sprawie o podobnym stanie faktycznym jak w sprawie niniejszej. Trybunał wywiódł, iż mając na uwadze art. 3 dyrektywy 2009/103/WE (Dz.Urz.UE L z 2009 r., Nr 263, s.11) należy stwierdzić, że zawarcie umowy ubezpieczenia 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. Podkreślono, że art. 5 dyrektywy 2009/103 stanowi, iż 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. Jednakże Rzeczpospolita Polska 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. Sąd Okręgowy zauważa, że nie wprowadzono również takiego odstępstwa w odniesieniu do pojazdów nabytych na podstawie art. 50a ustawy prawo o ruchu drogowym. Trybunał wskazał, 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”. A definicja ta jest niezależna od użytku, jaki czyni się lub można czynić z danego pojazdu (wyrok z dnia 4 września 2018 r., (...), C-80/17, EU:C:2018:661, pkt38i przytoczone tam orzecznictwo) Trybunał uznał również, 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 określonego 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., (...), C-80/17, EU:C:2018:661, pkt42). W konsekwencji, zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych jest obowiązkowe. To samo powinno, co do zasady dotyczyć 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. Zwrócono bowiem uwagę, że stan techniczny pojazdu, a w konsekwencji jego zdolność do jazdy, może 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” zostałby podany w wątpliwość.

Podsumowując wskazano, że 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 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. W świetle orzecznictwa Trybunału, 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.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, nie ulegało wątpliwości, czego nie kwestionuje również strona powodowa, że pojazd którego dotyczy kwestia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w niniejszej sprawie, nie został w należyty sposób wycofany z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi.

W konsekwencji, wobec niezasadności zarzutów, apelacja podlegała oddaleniu na podstawie art. 385 k.p.c. Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania w instancji odwoławczej zapadło na podstawie art. 102 k.p.c. Sąd Okręgowy odstąpił od obciążania strony powodowej kosztami procesu, mając na uwadze iż do chwili wydania przez Trybunał Sprawiedliwości UE wyroku w sprawie C 383-19 orzecznictwo w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdów nabytych przez gminę z mocy ustawy na podstawie art. 50 a ustawy prawo o ruchu drogowym nie było jednolite i niejednokrotnie powództwa takie jak w niniejszej sprawie były uwzględniane. Strona powodowa mogła zatem pozostawać w usprawiedliwionym okolicznościami przekonaniu o słuszności dochodzonego roszczenia.