

Sygn. akt V Ca 396/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 września 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Agnieszka Łukaszuk

po rozpoznaniu w dniu 9 września 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa Gminy Miejskiej K.

przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu z siedzibą w W.

o ustalenie

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy – Woli w Warszawie

z dnia 23 września 2020 r., sygn. akt II C 296/20

1. oddała apelację;
2. zasądza od Gminy Miejskiej K. na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z siedzibą w W. kwotę 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 396/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 31 stycznia 2020 r. Gmina Miejska K. wniosła przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu w W. pozew o ustalenie nieistnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnoprawnej dla pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) w okresie od dnia 7 września 2019 r. do dnia 23 października 2019 r., który stał się z mocy prawa własnością powoda. Ponadto powód wniósł o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania sądowego.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 23 września 2020 r. Sąd Rejonowy dla Warszawy - Woli w Warszawie w pkt I oddalił powództwo; w pkt II zasądził od Gminy Miejskiej K. na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z siedzibą w W. kwotę 900 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Podstawę rozstrzygnięcia Sądu Rejonowego stanowiły następujące ustalenia faktyczne i prawne:

W dniu 6 marca 2019 r. Straż Miejska Miasta K. wydała dyspozycję usunięcia z drogi publicznej pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...), z powodu stanu pojazdu, który wskazywał na jego długotrwałe nieużytkowanie

i zdewastowanie. W treści dyspozycji wskazano, że pojazd stwarza zagrożenie dla osób korzystających z ulicy, ma powybijane boczne szyby, uszkodzony przedni i tylny zderzak, oraz liczne wgniecenia na całej powierzchni karoserii.

Pojazd został usunięty w dniu 6 marca 2019 r., na podstawie przepisu art. 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym i odholowany na parking przy ul. (...) w K.. W ciągu kolejnych 6 miesięcy nie został on odebrany przez uprawnioną osobę.

Wartość pojazdu została ustalona, w dniu 17 września 2019 r., w stanie po uszkodzeniach, jak na dzień sporządzenia opinii, na kwotę 350 zł. W opinii stwierdzono, że przywrócenie pojazdu do eksploatacji jest ekonomicznie nieuzasadnione, a jego wartość w stanie uszkodzonym jest równa wartości złomu. Następnie, w dniu 23 października 2019 r. przedmiotowy pojazd został przekazany do stacji demontażu.

Pismem z dnia 11 grudnia 2018 r. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny poinformował, otrzymał powiadomienie o przeprowadzeniu czynności kontrolnych dotyczących spełnienia obowiązku ubezpieczenia OC przez posiadacza pojazdu marki O. (...), nr rej. (...) i wezwał Gminę Miejską K. do uiszczenia opłaty za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC przedmiotowego pojazdu w kwocie 4 500 zł w przypadku nieprzedstawienia polisy OC ważnej w okresie, gdy gmina była właścicielem pojazdu.

Ustalając stan faktyczny sąd pierwszej instancji oparł się na dowodach z dokumentów, których wiarygodność nie była kwestionowana przez strony, zaś sąd nie znalazł podstaw, by czynić to z urzędu. W istocie stan faktyczny sprawy nie był między stronami sporny, spór koncentrował się wokół wykładni przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych i rekonstrukcji na ich podstawie obowiązku ubezpieczenia OC pojazdu nabytego przez gminę z mocy ustaw bądź też braku takiego obowiązku.

Sąd Rejonowy oparł również swoje ustalenia na treści dowodu z dokumentu prywatnego, tj. opinii prywatnej dotyczącej stanu i wartości pojazdu, traktując ten dowód jako dokument prywatny, dotyczący ustalenia stanu pojazdu w aspekcie jego integralności fizycznej.

W ocenie Sądu Rejonowego powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Na wstępie Sąd Rejonowy wskazał, iż w niniejszej sprawie powód wykazał istnienie interesu prawnego w postaci ustalenia nieistnienia wobec niego obowiązku ubezpieczenia OC, w związku z nałożeniem na niego przez pozwanego opłaty w wysokości 4 500 zł za brak ubezpieczenia pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...).

W przedmiotowej sprawie niekwestionowanym był fakt braku zawarcia przez powoda umowy ubezpieczenia przedmiotowego pojazdu pomimo nabycia jego prawa własności, z mocy prawa, w oparciu o treść art. 50a ust. 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. Zgodnie z art. 50a ust. 2 ww. ustawy: Pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1, nieodebrany na wezwanie gminy przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy.

Spór w niniejszej sprawie dotyczył kwestii prawnej sprowadzającej się do rozstrzygnięcia, czy władanie Gminy Miejskiej K. nad pojazdem marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) może być uznane za posiadanie w rozumieniu prawa cywilnego, i w razie udzielenia twierdzącej odpowiedzi na to pytanie, czy z posiadaniem tym wiąże się obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Zdaniem sądu pierwszej instancji, następstwem ustalenia, iż Gmina Miejska K. była posiadaczem przedmiotowego pojazdu w rozumieniu prawa cywilnego, jest zastosowanie przepisów dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu i tym samym rozstrzyga o zasadności żądania powoda sformułowanego w pozwie. Zgodnie bowiem z art. 336 k.c. posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacza zależny). Na podstawie art. 339 k.c. domniemywa się, że ten kto rzeczą faktycznie włada jest posiadaczem samoistnym.

Mając powyższe na względzie Sąd Rejonowy wysnuł wniosek, że kwalifikowanie władania w niniejszej sprawie przez powoda jako posiadania samoistnego nie można w żaden sposób ograniczyć. Okoliczności towarzyszące uzyskaniu władania odpowiadającego wykonywaniu władzy publicznej, w szczególności okoliczność polegająca na uzyskaniu władania w drodze aktu o charakterze władcym (w ramach imperium) nie stanowią przesłanek do zastosowania takich ograniczeń.

Sąd Rejonowy przyjął, iż według art. 336 k.c. o posiadaniu i jego postaci decyduje wyłącznie sposób władania rzeczą, a władanie uzyskane w następstwie wypełniania przez jednostkę samorządu terytorialnego zadań publicznych w ramach przyznanego imperium może być uznane za posiadanie samoistne.

W myśl art. 50a ust. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym, pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1, nieodebrany na wezwanie gminy przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy.

Wobec nieodebrania przedmiotowego pojazdu przez jego właściciela, Gmina Miejska K. stała się jego właścicielem w dniu 6 września 2019 r.

Mając powyższe na uwadze sąd pierwszej instancji stwierdził, iż w okresie od dnia 6 września 2019 r. do dnia 23 października 2019 r., kiedy to przekazano pojazd do stacji demontażu, powód był posiadaczem samoistnym pojazdu marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Stanu tego nie można inaczej kwalifikować, bowiem spełniał on wszystkie kryteria posiadania w rozumieniu przepisów prawa cywilnego.

W myśl art. 23 ust. 1 i ust. 2 z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu. Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, przed jego rejestracją oraz do posiadacza lub kierującego pojazdem historycznym albo pojazdem wolnobieżnym, od chwili wprowadzenia tych pojazdów do ruchu.

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 (art. 29 ust. 1 pkt 1. cyt. ustawy).

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 (art. 31 ust. 3 cyt. ustawy).

Z powołanego przepisu nie wynika przy tym w żaden sposób, żeby wprowadzenie pojazdu do ruchu lub nawet zamiar takiego wprowadzenia był jednym z warunków powstania obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC pojazdu. Przepis stanowi jedynie, że wprowadzenie pojazdu do ruchu jest najpóźniejszym momentem do którego umowa taka powinna zostać zawarta.

Jak stanowi art. 33 pkt 2 wskazanej wyżej ustawy, umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ulega rozwiązaniu z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego.

Zatem przez cały okres zarejestrowania pojazdu na jego posiadaczu ciąży obowiązek posiadania ważnej umowy ubezpieczenia OC. Czasowe nieużywanie pojazdu lub stan techniczny nie pozwalający na jego eksploatację nie zwalnia z obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Dopiero gdyby okazało się, że stan fizycznej dezintegracji jest posunięty tak daleko, że wyklucza uznanie określonego obiektu za pojazd mechaniczny, należałoby przyjąć, że obowiązek zawarcia umowy OC nie powstał, ze względu na brak jednego z przedmiotów takiego obowiązku. W okolicznościach sprawy o niczym takim nie można jednak mówić, z dokumentów dołączonych do pozwu, w tym z prywatnej opinii dotyczącej wartości pojazdu, wynika, że pojazd marki O. (...) zachował wszelkie cechy identyfikujące go jako pojazd mechaniczny, a jedynie jego przywrócenie do ruchu nie było ekonomicznie uzasadnione.

Z okoliczności sprawy wynika, że prawo własności pojazdu przeszło na powoda z dniem 6 września 2019 r. Z tego też względu na stronie powodowej spoczywał obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych od dnia przejścia prawa własności, tj. w okresie od dnia następującego po upływie 6 – miesięcznego terminu, o którym mowa w art. 50a ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Prezentowana przez stronę powodową wykładnia ww. przepisów, w myśl której gmina jako posiadacz pojazdu nie ma obowiązku ubezpieczenia pojazdu, gdyż nie wprowadziła go do ruchu, a także nie miała obowiązku jego rejestracji, nie zasługiwało w ocenie sądu I instancji na akceptację. Wbrew bowiem stanowisku strony powodowej nie było konieczności ani potrzeby zarejestrowania pojazdu po raz wtóry, gdyż raz został on już 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 jego ubezpieczenia OC. Należy też wskazać, że zdaniem 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 zawarcia umowy ubezpieczenia OC nie jest bowiem cywilnoprawnym obciążeniem rzeczy ruchomej (jak np. prawa z katalogu ograniczonych praw rzeczowych), które trwa, dopóty nie wygasa prawo własności. Obowiązek ten ma charakter powszechny i wynika z wyraźnych przepisów ustawy, które w żaden sposób nie różnicują sposobu nabycia własności pojazdu ani też kwalifikacji podmiotowych jego posiadacza. Przepisy ustawy są tak skonstruowane, żeby zapewnić ciągłość ochrony ubezpieczeniowej i w ocenie sądu orzekającego, w takim też kierunku powinny być wykładane.

Wykładnia prezentowana przez stronę powodową oparta jest zaś na odmiennych założeniach, którym nie można odmówić pewnej racji w ogólniejszych kategoriach prawno-cywilnych. Nie mają one tu jednak zastosowania, bowiem przepisy ustawy ustanawiają tu odrębny i zupełny reżim prawny.

Na marginesie Sąd pierwszej instancji wskazał iż zgodnie z przepisem 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 (wersja ujednolicona) z dnia 16 września 2009 r. każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych na ich terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków. Powołane przepisy ustawy

należy interpretować również w tym kierunku, za czym przemawia także wzgląd na konieczność proeuropejskiej wykładni prawa krajowego.

Sąd podniósł również, iż trafnie strona pozwana zwracała uwagę na konieczność zapewnienia ciągłości ochrony ubezpieczeniowej ze względu na szeroką definicję „ruchu pojazdu mechanicznego” w rozumieniu prawa ubezpieczeniowego, znacznie wykraczającej poza zakres samego tylko fizykalnego rozumienia pojęcia ruchu (art. 34 ust. 2 ustawy z dn. 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych), a także orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dn. 20 czerwca 2019 r., (...) SA, C-100/18, gdzie przyjęto, że pojęcie ruchu pojazdu obejmuje również sytuację, w której pojazd zaparkowany w prywatnym garażu zapalił się i spowodował szkody w nieruchomości, nawet wówczas gdy pojazd ten nie przemieszczał się w okresie 24 godzin przed wybuchem pożaru.

Mając to na uwadze, nie sposób było pominąć faktu, że przedmiotowym pojazdem marki O. (...) stwarzał zagrożenie wynikające już z samego faktu jego złego stanu technicznego – co wprost wynika z treści dyspozycji usunięcia pojazdu. W tych okolicznościach wymóg zapewnienia ciągłości ochrony ubezpieczeniowej nabierał zatem nie tylko abstrakcyjno – prawnego, lecz również konkretnego wymiaru.

Z wszystkich powołanych powyżej względów sąd pierwszej instancji podzielił ten nurt orzecznictwa sądów powszechnych, jaki został wyrażony w wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dn. 14 lutego 2017 r., sygn. akt V Ca 1112/16.

Mając powyższe na uwadze i na podstawie powołanych wyżej przepisów Sąd orzekł jak w punkcie I sentencji wyroku

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie II sentencji, na podstawie art. 98 § 1 oraz 99 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych. Strona powodowa została zobowiązana do zwrotu poniesionych przez pozwanego kosztów procesu w postaci: wynagrodzenia pełnomocnika w kwocie 900 zł. Sąd nie zasądził dodatkowo na rzecz strony pozwanej kosztów opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, bowiem do akt sprawy nie dołączono potwierdzenia jej uiszczenia.

Apelację od orzeczenia Sądu Rejonowego wniosła strona powodowa. Gmina Miejska K. zaskarżyła wyrok w całości.

Zaskarżonemu wyrokowi powodowa gmina zarzuciła naruszenie prawa materialnego tj. przepisu art. 31 ust. 3 ustawy z dnia 22 marca 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przez zakwalifikowanie stanu faktycznego ustalonego w sprawie do zakresu zastosowania powołanego przepisu, wobec przyjęcia że przeniesienie własności pojazdu na powódkę spowodowało powstanie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC, podczas gdy pierwotny charakter nabycia pojazdu przez powódkę skutkuje wyłączeniem zastosowania art. 31 ust 3 ustawy.

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o jej oddalenie oraz zasądzenie na rzecz pozwanego, kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelację uznać należy za bezzasadną, a podniesiony w niej zarzut nie mógł skutkować zmianą zaskarżonego orzeczenia.

Sąd Okręgowy w pełni podziela i przyjmuje za własne zarówno dokonane przez Sąd I instancji ustalenia faktyczne, jak również prawną ocenę tych ustaleń wskazaną w pisemnych motywach orzeczenia.

Za chybiony należało uznać podniesiony w apelacji 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 O. (...) o numerze rejestracyjnym (...) został zarejestrowany przez

pierwotnego właściciela 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, przmiotu 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 odwoławczego, 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 należy 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.

W omawianym wyroku 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. W tym miejscu podkreślić również należy, że Trybunał nie wskazywał na różnicę w obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia dotyczącej pojazdu nabytego w sposób pierwotny czy pochodny, istotną kwestią jest bowiem okoliczność formalnego wycofania pojazdu z ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, nie zaś sposób przeniesienia prawa własności czy też sposób nabycia pojazdu.

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.

Odnosząc się natomiast do przytoczonych w apelacji orzeczeń Sądu Rejonowego dla Warszawy – Woli w Warszawie oraz Sądu Okręgowego w Warszawie wskazać należy, iż niezasadnie podnosi w apelacji pełnomocnik strony powodowej, iż przez judykaturę zaakceptowana została koncepcja rozróżnienia nabycia pierwotnego i pochodnego. W istocie wskazać należy, że 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 zarówno uwzględniane jak i oddalane. Strona powodowa mogła zatem pozostawać w usprawiedliwionym okolicznościami przekonaniu o słuszności dochodzonego roszczenia, jednak wraz z wydaniem przez Trybunał Sprawiedliwości UE ww. orzeczenia judykatura niewątpliwie przyjęła i utrzymała pogląd, iż rozróżnienie pomiędzy nabyciem pierwotnym a pochodnym w kontekście ubezpieczenia pojazdu mechanicznego nabytego przez gminę z mocy ustawy nie jest adekwatne w sprawach o analogicznym stanie faktycznym i nie ma znaczenia w kontekście powszechnego obowiązku ubezpieczenia pojazdu od odpowiedzialności cywilnej wynikającego z wyraźnych przepisów ustawy.

Z tych wszystkich względów Sąd Okręgowy uznał, że powództwo zasadnie zostało oddalone. Co za tym idzie Sąd Okręgowy uznał, że nie zachodzą podstawy do uwzględnienia apelacji powódki i w konsekwencji, na podstawie art. 385 k.p.c., oddalił apelację w całości.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy orzekł na podstawie zasady odpowiedzialności za wynik procesu, wyrażonej w art. 98 § 1 k. p. c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Zważywszy na oddalenie apelacji, powódka zobowiązana została do zwrotu poniesionych przez pozwanego kosztów procesu. Na koszty w tym postępowaniu złożyła się kwota 450 zł stanowiąca wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego obliczone zgodnie z § 2 pkt 3 i § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych w brzmieniu obowiązującym w dniu wniesienia apelacji.