Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (десети състав)

29 октомври 2021 година*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 2009/103/ЕО — Член 3, първа алинея — Задължение за сключване на застрахователен договор — Обхват — Превозно средство, което е негодно за движение, не е регистрирано и надлежно е спряно от движение“

По дело C-688/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Sąd Rejonowy w Opatowie (Районен съд Опатов, Полша) с акт от 14 октомври 2020 г., постъпил в Съда на 17 декември 2020 г., в рамките на производство по дело

HG,

TC

срещу

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

при участието на:

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

СЪДЪТ (десети състав),

състоящ се от: C. Lycourgos, председател на четвърти състав, изпълняващ функцията на председател на десети състав, I. Jarukaitis (докладчик) и M. Ilešič, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

* Език на производството: полски.

Определение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3 от Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 263, 2009 г., стр. 11).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между HG и TC, от една страна, и Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Гаранционен застрахователен фонд, Полша) (наричан по-нататък „гаранционният фонд“), от друга, относно евентуалното задължение на ищците в главното производство да сключат договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства за превозно средство, което е негодно за движение, не е регистрирано и временно е било спряно от движение.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 В член 1, точка 1 от Директива 2009/103 се съдържа следното определение:

„За целите на настоящата директива:

1) „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и може да бъде задвижвано от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени […]“.

4 Член 3 от тази директива („Задължение за застраховане на превозни средства“) предвижда в първа алинея:

„Всяка държава членка, при спазване на член 5, предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на нейна територия“.

5 В член 5 от посочената директива („Дерогация от задължението за застраховане на превозни средства“) се уточняват условията, при които всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени физически или юридически лица, публични или частни, или по отношение на определени типове превозни средства или определени превозни средства със специален номер.

Полското право

6 Член 3, параграф 1 от Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Закон за задължителното застраховане, Гаранционния застрахователен фонд и Полското бюро на автомобилните застрахователи) от 22 май 2003 г., в приложимата му за спора в главното производство редакция (Dz. U., 2018 г., позиция 473) (наричан по-нататък „Законът за задължителното застраховане“), дефинира понятието „задължителна застраховка“ като „застраховка

„Гражданска отговорност“ на лице или застраховка на вещ, ако закон или международен договор, ратифициран от Република Полша, предвижда задължение за сключване на застрахователен договор“.

7 В член 4, точка 1 от Закона за задължителното застраховане се уточнява, че е задължителна застраховката „Гражданска отговорност“ на държателя на моторно превозно средство за вредите, причинени при използването на тези превозни средства.

8 Член 23, параграф 1 от този закон предвижда, че държателят на моторно превозно средство е длъжен да сключи договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на държателите на моторни превозни средства за вредите, причинени при използване на неговото моторно превозно средство.

9 Член 88 от посочения закон гласи:

„1. Лицето, което не е изпълнило задължението си да сключи договор за задължителна застраховка в съответствие с описаните в [настоящия] закон условия за тази застраховка, е длъжно да заплати такса.

2. Размерът на таксата по параграф 1, дължим всяка година, е:

1) за договор за [застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства]:

[…]

б) за камиони, трактори и автобуси — равностойността на трикратния размер на минималната работна заплата;

[…]

[…]

3. По отношение на притежателите на моторни превозни средства, които не са изпълнили задължението си да сключат договор за [застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства] съгласно условията на тази застраховка, размерът на таксата зависи от периода, през който притежателят е останал без застрахователно покритие всяка година и възлиза на:

[…]

3) 100 % от размера на таксата, определена в параграф 2, точка 1, в случай че този период надвишава 14 дни.

[…]“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

10 На 1 септември 2014 г. ищците в главното производство закупуват камион (наричан по-нататък „разглежданото превозно средство“). Той временно е спрян от движение в периода от 29 октомври 2015 г. до 29 октомври 2019 г. въз основа на последователни

решения на Starosta Ostrowiecki (председател на район Островиец, Полша), като вследствие на това неговото свидетелство за регистрация и регистрационни табели са оставени на съхранение при посочения орган. Разглежданото превозно средство отново е регистрирано временно въз основа на решение на същия орган от 20 март 2019 г.

11 През периода на временното спиране от движение това превозно средство не е било годно за движение поради техническото си състояние.

12 Тъй като посоченото превозно средство няма застрахователно покритие по договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването му за периода от 15 септември 2017 г. до 20 март 2019 г. (наричан по-нататък „разглежданият период“), гаранционният фонд уведомява ищците в главното производство с писмо от 20 май 2019 г. за неизпълнение на задължението за застраховане и ги приканва да представят документите, доказващи изпълнението или неизпълнението на това задължение. Със същото писмо им е наложена глоба в размер на 6 750 PLN (полски злоти) (около 1 500 EUR) поради неспазването му.

13 Ищците сезират запитващата юрисдикция — Sąd Rejonowy w Opatowie (Районен съд Опатов, Полша), с иск да се установи, че през разглеждания период липсва задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за разглежданото превозно средство при използването му. В подкрепа на иска си те изтъкват, че налагането на задължение за сключване на такъв застрахователен договор за период, през който превозното средство временно е било спряно от движение, и налагането на глоба за неизпълнение на това задължение „е незаконосъобразно и представлява накърняване на правата на гражданите“.

14 Гаранционният фонд моли искът да бъде отхвърлен. Той подчертава, че предвиденото в член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ се налага на всеки държател на моторно превозно средство, поради самия факт че го притежава и през целия период от време до датата на прекратяване на регистрацията му, при това независимо от условията за придобиване на това превозно средство, неговото техническо състояние или обхвата на използването му. Следователно временното спиране от движение на превозното средство не освобождавало притежателя му от задължението да сключи такъв договор. Следователно неизпълнението на това законово задължение обосновавало налагането на санкцията, предвидена в член 88 от Закона за задължителното застраховане.

15 Запитващата юрисдикция отбелязва, че предвиденото в член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане задължение за държателя на моторно превозно средство да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за вредите, причинени при използването му, има абсолютен характер, свързано е със самия факт на държане на превозното средство и не зависи от техническото му състояние, от годността му за движение, от условията за използването му или още от обстоятелството, че е било спряно от движение въз основа на решение на компетентен орган. Освен това тя отбелязва, че предвидените в полското право санкции в случай на неизпълнение на това задължение са идентични, независимо от обстоятелствата при това неизпълнение.

16 Според запитващата юрисдикция подобно схващане за задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за вредите, причинени от използването на моторно превозно средство, е твърде широко и надхвърля това, което налага целта на Директива 2009/103, а именно защитата на пострадалите при пътнотранспортни произшествия.

17 Всъщност с оглед на практиката на Съда относно понятието „използване на превозни средства“, както е схващано в рамките на тази директива, налагането на задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност и в тежест на държателите на превозни средства, които са негодни за движение и които са били спрени от движение въз основа на решения на компетентните органи, не било оправдано, тъй като евентуална вреда, свързана с такова превозно средство, не може да представлява вреда, причинена при „използването на превозни средства“ по смисъла на тази съдебна практика. Поради това, тъй като застрахователното събитие, за което се предоставя покритие с такава застраховка, не може да възникне, нито държателят на превозно средство, което е негодно за движение, нито евентуално увреденото лице, ще има застрахователно покритие за този риск, въпреки сключването на застрахователния договор и плащането на свързаната с него застрахователна премия. Следователно ставало въпрос за ненужна тежест. Освен това санкцията за неизпълнение на задължението за сключване на такъв договор била тежка.

18 При тези обстоятелства Sąd Rejonowy w Opatowie (Районен съд Опатов) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 3 от [Директива 2009/103] да се тълкува в смисъл, че е задължително да се сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за вредите, причинени от използването на моторно превозно средство, и когато превозното средство е негодно за движение и временно е било спряно от движение в съответствие с правото и въз основа на решение, прието от компетентен орган?“.

По преюдициалния въпрос

19 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато отговорът на преюдициалния въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.

20 По настоящото дело следва да се приложи тази разпоредба.

21 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство е задължително за периода, през който съответното превозно средство е негодно за движение поради техническото си състояние, не е регистрирано и временно е било спряно от движение в съответствие с приложимото национално право.

22 Както вече Съдът многократно е констатирал, посоченият член 3, първа алинея, формулиран твърде широко, налага на държавите членки да въведат във вътрешния си правен ред общо задължение за застраховане на превозните средства (решения от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 36 и цитираната съдебна практика, и от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 39).

23 Следователно всяка държава членка трябва да гарантира, че извън предвидените дерогации по член 5 от тази директива гражданската отговорност за всяко превозно средство с обичайно домуване на нейна територия ще е застрахована в определените от правото на Съюза лимити чрез договор, сключен със застрахователна компания (решения от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 37 и цитираната съдебна практика, и от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 40).

24 В това отношение следва да се припомни, че понятието „превозно средство“ е определено в член 1, точка 1 от Директива 2009/103 като „всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и може да бъде задвижвано от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени“.

25 Това определение не зависи от фактическото или възможното използване на съответното превозно средство (решения от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 38 и цитираната съдебна практика, и от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 42).

26 Освен това посоченото определение подкрепя виждането, че понятието „превозно средство“ е обективно и не зависи от това дали собственикът на превозното средство или друго лице има намерение действително да го използва (решения от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39 и от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 43).

27 От друга страна, Съдът вече е подчертал, че по съображения за правна сигурност обхватът на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства трябва да бъде установен предварително, тоест преди евентуално участие на съответното превозно средство в произшествие (решения от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 40 и от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 44).

28 Оттук Съдът стига до извода, че макар в решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), по същество да е приел, че по договора за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство застрахователят следва да покрива причинените от това превозно средство вреди само в случаите, в които застрахованото превозно средство е използвано като средство за транспорт и които съответно попадат в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, първа алинея от Директива 2009/103, това съвсем не означава, че съществуването на задължението за сключване на такава застраховка би трябвало да се определя в зависимост от това дали в даден момент разглежданото превозно средство действително се използва като средство за транспорт (решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 41).

29 Предвид тези обстоятелства Съдът е приел, че превозно средство, което е регистрирано и следователно не е надлежно спряно от движение и което е годно за използване, попада в обхвата на понятието „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 и че поради това сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително съгласно член 3, първа алинея от посочената директива, когато съответното превозно средство все още е регистрирано в държава членка и е годно да се движи, но се намира, единствено по желание на собственика си, който няма намерение повече да го управлява, паркирано в частен имот (решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 42 и 52).

30 Предвид същите обстоятелства Съдът е приел, че това трябва да важи по принцип и за превозното средство, което е регистрирано в държава членка, намира се в частен имот и е предназначено за унищожаване по решение на неговия собственик, включително когато в даден момент това превозно средство не е годно за движение поради техническото си състояние (решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 47).

31 Съдът обаче е констатирал, че макар несъмнено регистрацията на превозното средство да удостоверява по принцип годността му за движение и съответно за използване като средство за транспорт, не е изключено регистрираното превозно средство обективно да е окончателно негодно за движение поради лошото си техническо състояние. Ето защо той е уточнил, че за да е изключено такова превозно средство от обхвата на задължението за застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, е необходимо то да е официално спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба (решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 58).

32 От това Съдът е стигнал до извода, че всяко превозно средство, което е регистрирано в държава членка, подлежи на задължителното застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, докато не бъде надлежно спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба (решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 60).

33 От тази съдебна практика може да се направи ясен извод, че след като дадено моторно превозно средство е негодно за движение поради техническото си състояние, не е регистрирано и освен това надлежно е било спряно от движение в съответствие с приложимото национално право, по отношение на това превозно средство не е налице задължението за застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103. Всъщност от такова надлежно спиране от движение се установява обективно, че съответното превозно средство не може да се движи, така че не може да се използва като средство за транспорт и поради това няма качеството „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 (вж. по аналогия решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 58 и 59). Фактът, че спирането от движение е временно, е без значение в това отношение, тъй като нищо не сочи, че подобно обстоятелство би засегнало ефективността на спирането от движение на съответното превозно средство за периода на това спиране.

34 По изложените съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство не е задължително за периода, през който съответното превозно средство е негодно за движение поради техническото си състояние, не е регистрирано и временно е било спряно от движение в съответствие с приложимото национално право.

По съдебните разноски

35 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (десети състав) определи:

Член 3, първа алинея от Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство не е задължително за периода, през който съответното превозно средство е негодно за движение поради техническото си състояние, не е регистрирано и временно е било спряно от движение в съответствие с приложимото национално право.

Подписи