Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

10 юни 2021 година*

„Преюдициално запитване — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 2009/103/ЕО — Член 1, точки 1 и 2 — Член 3, първа, втора и последна алинея — Понятие за превозно средство — Задължение за покритие на имуществени вреди — Обхват — Пътнотранспортно произшествие, в което участва съчленено превозно средство, за чиито елементи има отделни задължителни застраховки — Вреди, причинени на полуремаркето от теглещото превозно средство, към което същото е било прикачено в момента на произшествието — Тълкуване на националната правна уредба, изключваща покритието на тези вреди от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на това теглещо превозно средство“

По дело C-923/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tribunal Supremo (Върховен съд, Испания) с акт от 28 ноември 2019 г., постъпил в Съда на 17 декември 2019 г., в рамките на производство по дело

Van Ameyde España SA

срещу

GES, Seguros y Reaseguros SA,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: E. Regan, председател на състава, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos и I. Jarukaitis (докладчик), съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Van Ameyde España SA, от M. I. Castizo Reyes, procuradora, и V. Muñoz Mundina, abogado,

* Език на производството: испански.

– за GES, Seguros y Reaseguros SA, от A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, и J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– за испанското правителство, от M. J. Ruiz Sánchez, в качеството на представител,

– за Европейската комисия, от H. Tserepa-Lacombe и J. Rius, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 23 февруари 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, последна алинея във връзка с член 1 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 Van Ameyde España SA (наричано по-нататък „Van Ameyde“) и GES, Seguros y Reaseguros SA (наричано по-нататък „GES Seguros“) по повод на искане за обезщетение за имуществени вреди, причинени на полуремарке при пътнотранспортно произшествие с участието на съчленено превозно средство.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Съображения 1—3 и 20 от Директива 2009/103 гласят:

„(1) Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 г. относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка [(ОВ L 103, 1972 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10)], Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 г. относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС) [(ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104)], Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства [(ОВ L 129, 1990 г., стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240)] и Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 май 2000 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства

(Четвърта директива за автомобилното застраховане) [(ОВ L 181, 2000 г., стр. 65; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 4, стр. 3)] са били няколкократно съществено изменяни. С оглед постигане на яснота и рационалност посочените четири директиви, както и Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. за изменение на Директиви [72/166], [84/5], 88/357/ЕИО и [90/232] на Съвета и Директива [2000/26] на Европейския парламент и на Съвета по отношение на застраховка „Гражданска отговорност“ относно използването на моторни превозни средства [(ОВ L 149, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212)] следва да бъдат кодифицирани.

(2) Застраховката „Гражданска отговорност“ по отношение на използването на моторни превозни средства (застраховка на автомобилистите) е особено важна за европейските граждани, независимо дали са застраховани или са пострадали при произшествие. Тя е от особено значение и за застрахователните предприятия, тъй като представлява голяма част от застрахователните договори, различни от животозастраховането, сключени в [Европейския съюз]. Застраховката на автомобилистите влияе също и на свободното движение на хора и превозни средства. […]

(3) Всяка държава членка следва да предприеме всички подходящи мерки, за да гарантира, че гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства на нейна територия е покрита със застраховка. Покритите вреди, както и условията и правилата на застрахователното покритие, се определят в рамките на тези мерки.

[…]

(20) На пострадалите при произшествия с моторни превозни средства следва да се гарантира съпоставимо третиране, независимо от това къде в [Съюза] е настъпило произшествието“.

4 В член 1 от тази директива се съдържат следните определения:

„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;

2) „увредено лице“ означава всяко лице, което има право на обезщетение за вреди, причинени от превозни средства;

[…]“.

5 Член 3 от посочената директива, озаглавен „Задължение за застраховане на превозни средства“, предвижда следното:

„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.

Покритите вреди и условията на застраховката се определят в рамките на мерките, посочени в първа алинея.

[…]

Застраховката, посочена в първа алинея, покрива задължително както имуществени вреди, така и телесни увреждания“.

6 Член 5 от същата директива е озаглавен „Дерогация от задължението за застраховане на превозни средства“ и предвижда:

„1. Всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени физически или юридически лица, публични или частни, като списък на тези лица се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на [Европейската комисия].

[…]

2. Всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени типове превозни средства или определени превозни средства със специален номер, като техният списък се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на Комисията.

[…]“.

7 Съгласно член 12 от Директива 2009/103, озаглавен „Специфични категории пострадали“:

„1. Без да се засяга член 13, параграф 1, втора алинея, посочената в член 3 застраховка покрива отговорността за телесни увреждания на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, които произтичат от използването на моторното превозно средство.

2. Членовете на семейството на застрахования, на водача или на което и да е друго лице, което носи гражданска отговорност при настъпването на застрахователното събитие, която се покрива от застраховката, посочена в член 3, не могат да бъдат изключени от ползването на застраховката за понесените от тях телесни увреждания поради родствената връзка.

3. Застраховката, посочена в член 3, покрива телесни увреждания и имуществени вреди, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица на пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на моторно превозно средство имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право.

Настоящият член не засяга нито гражданската отговорност, нито размера на обезщетението“.

Испанското право

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehiculos a motor (преработен текст на Закона за гражданската отговорност и за застраховането при използване на моторни превозни средства), одобрен с Real Decreto Legislativo 8/2004

(Кралски законодателен декрет № 8/2004) от 29 октомври 2004 г. (BOE бр. 267 от 5 ноември 2004 г., стр. 36662), в редакцията му, приложима към спора по главното производство (наричан по-нататък „Законът за автомобилното застраховане“), предвижда в параграф 1 от член 1, озаглавен „Относно гражданската отговорност“:

„Предвид риска при управлението на моторно превозно средство водачът му отговаря за вредите, причинени на лица или на имущество във връзка с използването на превозното средство.

[…]

В случай на увреждане на имущество водачът носи отговорност пред трети лица, когато носи гражданска отговорност по силата на разпоредбите на член 1902 и сл. от Código Civil (Граждански кодекс), член 109 и сл. от Código Penal (Наказателен кодекс) и разпоредбите на този закон.

[…]

Собственикът, който не е водач на превозното средство, носи отговорност за телесните увреждания и имуществените вреди, причинени от водача, когато е свързан с него по един от начините, посочени в член 1903 от [Граждански кодекс] и в член 120, параграф 5 от [Наказателен кодекс]. Тази отговорност отпада, когато собственикът на превозното средство докаже, че е положил дължимата грижа на добър стопанин, за да предотврати настъпването на вредите.

[…]“.

9 Член 2 от Закона за автомобилното застраховане, озаглавен „За задължителната застраховка“, гласи в параграф 1, първа алинея:

„Всеки собственик на моторно превозно средство, което обичайно се намира в Испания, е длъжен да сключи и поддържа в сила договор за застраховка за всяко притежавано от него превозно средство. Договорът трябва да покрива посочената в член 1 гражданска отговорност до размера на задължителните застрахователни прагове. Въпреки това собственикът е освободен от това задължение, когато застрахователен договор е бил сключен от което и да е друго лице, което има интерес от това и е посочило на какво основание го е сключило“.

10 Член 5 от този закон, озаглавен „Материален обхват и изключения“, уточнява в параграф 2:

„Задължителната застраховка не покрива също така материалните щети, претърпени от застрахованото превозно средство, от превозваните в него вещи или от имуществото, притежавано от застраховащия, застрахования, собственика или водача [на превозното средство], както и от това на съпруга(та) или родините до трета степен (на кръвно родство или родство по сватовство) на посочените лица“.

11 Член 1, параграф 1 от Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (Правилник за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства), одобрен с Real Decreto

1507/2008 (Кралски декрет № 1507/2008) от 12 септември 2008 г. (BOE бр. 222 от 13 септември 2008 г., стр. 37487) (наричан по-нататък „Правилник за задължителното автомобилно застраховане“), предвижда:

„За целите на гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства и на задължението за застраховане, моторни превозни средства са всички превозни средства, годни да се движат по суша и задвижвани от двигател, включително мотопеди, специални превозни средства, ремаркета и полуремаркета […]. От задължението за застраховане са освободени ремаркета, полуремаркета и специални теглени машини, чиято максимална маса не надвишава 750 kg […]“.

12 Член 19 от Правилника за задължителното автомобилно застраховане, озаглавен „Множество вреди и лица, причинили вредите“, предвижда в параграф 2:

„Ако вследствие на едно и също застрахователно събитие, в което участват две или повече превозни средства, застраховани със съответните им задължителни застраховки, са причинени вреди на трети лица, всеки застраховател на причинилите вредата моторни превозни средства допринася за спазването на законовите задължения, като се вземе предвид отговорността на всяко от участващите превозни средства, когато тя може да бъде установена, или в противен случай, в съответствие с договореното в споразуменията между застрахователите; при липса на такива всеки застраховател допринася пропорционално на мощността на съответните превозни средства.

Когато двете участващи превозни средства са влекач и прикачено към него ремарке или полуремарке или две ремаркета или полуремаркета и не може да бъде определена вината на всяко едно от тях, всеки застраховател допринася за изпълнението на посочените задължения в съответствие с договореното в споразуменията между застрахователите, а при липса на такива — пропорционално на размера на годишната рискова премия за всяко превозно средство, посочено в сключената застрахователна полица“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

13 На 3 април 2014 г. възниква пътнотранспортно произшествие между съчленено превозно средство, съставено от камион влекач (наричан по-нататък „камионът влекач“) и полуремарке (наричано по-нататък „полуремаркето“), при което полуремаркето е увредено. Установено е, че произшествието е настъпило поради небрежност на водача на камиона влекач, който е предизвикал същото, и че причинените на полуремаркето вреди се дължат изключително на последния.

14 Камионът влекач е собственост на Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, учредено по португалското право дружество, и е със задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства към дружеството Açoreana, също по португалското право, представлявано в Испания от Van Ameyde. Полуремаркето принадлежи на Caixarenting SAU, което го е отдало на лизинг на Primafrío SL. Последното е сключило с GES Seguros застрахователна полица за покритие на имуществени щети, нанесени на полуремаркето, като задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства за полуремаркето е сключена със Seguros Bilbao SA, което не е страна по висящия пред запитващата юрисдикция спор.

15 Тъй като GES Seguros е обезщетило Primafrío за щетите, причинени на полуремаркето, със сумата от 34 977,33 EUR, на 13 март 2015 г. то предявява пред Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Първоинстанционен съд № 1, Ла Палма дел Кондадо, Испания) иск за обезщетение срещу Van Ameyde за същата сума заедно със законната лихва. В подкрепа на иска си GES Seguros твърди по-специално че в съответствие с действащата към момента на настъпване на фактите по главното производство правна уредба камионът влекач и полуремаркето са самостоятелни превозни средства, принадлежащи на различни собственици, със сключена задължителна застраховка за всяко от тях, така че полуремаркето не може да се разглежда като товар на влекача, нито за вещ, превозвана от последния по смисъла на член 5, параграф 2 от Закона за автомобилното застраховане. Следователно според GES Seguros предвиденото в тази разпоредба изключение от покритието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства не е приложимо. Van Ameyde оспорва посочения иск.

16 Тъй като същият иск е отхвърлен с решение от 14 юли 2016 г. с мотива, че полуремаркето трябва да се счита за товар или вещ, превозвана от камиона влекач, GES Seguros обжалва пред Audiencia Provincial de Huelva (Съд на провинция Уелва, Испания), който уважава жалбата с решение от 22 декември 2016 г.

17 Тази юрисдикция приема, че изключението от покритието по задължителната застраховка, предвидена в член 5, параграф 2 от Закона за автомобилното застраховане, що се отнася до имуществените вреди, причинени на превозваните в застрахованото превозно средство вещи, не е приложимо, и че вследствие на това причинените на полуремаркето вреди са покрити от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камиона влекач. Всъщност според посочената юрисдикция полуремаркето не може да се счита за товар на камиона влекач, при положение че по-специално въпросното изключение се отнася до вредите, причинени не на стоките, превозвани „от“ застрахованото превозно средство, а на стоките, превозвани „в“ застрахованото превозно средство.

18 Van Ameyde подава касационна жалба срещу това решение от 22 декември 2016 г. до Tribunal Supremo (Върховен съд, Испания) — запитващата юрисдикция, като поддържа, че съгласно член 5, параграф 2 вредите, причинени на полуремаркето, са изключени от покритието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камиона влекач. В това отношение Van Ameyde поддържа по-конкретно че когато е настъпило произшествието, камионът влекач и полуремаркето са съставлявали „функционална единица“.

19 Запитващата юрисдикция отбелязва, че макар камионът влекач и полуремаркето да са независими превозни средства, за които поотделно съществува задължение за застраховане, Директива 2009/103 не съдържа изрична разпоредба относно начина, по който трябва да се определи отговорността — по отношение на трети лица или едно спрямо друго, в случай на произшествие с участието на съчленено превозно средство, съставено от тези два елемента. Тя обаче уточнява, че според собствената ѝ практика отговорността за различните елементи на съчленено превозно средство е солидарна по отношение на увредените трети лица и че член 19, параграф 2 от Правилника за задължителното автомобилно застраховане урежда вътрешното разпределение на отговорността. Същевременно тази разпоредба не определяла как застрахователите на отделните превозни средства, които съставляват съчленено превозно средство, трябва да си разпределят отговорността, когато — както по делото, с което е сезирана — вредите, претърпени от едното от тях, е изцяло по вина на другото. Следователно посочената разпоредба не дава

отговор на въпроса дали имуществените вреди, причинени на полуремаркето, трябва да бъдат покрити от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на камиона влекач.

20 В това отношение запитващата юрисдикция цитира член 5, параграф 2 от Закона за автомобилното застраховане и посочва, че противоположните тълкувания на тази разпоредба, възприети в настоящия случай в първоинстанционното и във въззивното производство, се съдържат и в практиката на Audiencias Provinciales (съдилищата на провинции). Тъй като трябва да разреши този конфликт, запитващата юрисдикция иска да се установи дали тълкуването на посочената разпоредба в смисъл, че тя изключва от покритието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камион влекач вредите, причинени на прикаченото към него полуремарке, при обстоятелства като тези по висящото пред нея дело, с мотива че това полуремарке може да се приравни на товара на този влекач или на превозваните от него вещи, или пък с мотива, че посоченият камион влекач и посоченото полуремарке образуват едно-единствено превозно средство, чиито съответни задължителни застраховки не покриват имуществените вреди, причинени на трети лица, различни от собствениците на едното от тези превозни средства, застрашава или намалява покритието на имуществените вреди от задължителната застраховка на моторните превозни средства, предвидена в член 3, последна алинея във връзка с член 1 от Директива 2009/103.

21 При тези обстоятелства Tribunal Supremo (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„Допуска ли член 3, последна алинея от [Директива 2009/103] във връзка с член 1 от същата директива тълкуване на националната правна уредба (член 5, параграф 2 от [Закон за автомобилното застраховане]), по силата на което в случаи като този по главното производство щетите, причинени на полуремарке, са изключени от покритието на задължителната застраховка на [камиона влекач, към който то е прикачено], тъй като полуремаркето се приравнява на превозвани вещи в този [камион влекач], или дори се приема, че за целите на имуществените вреди полуремаркето образува едно-единствено превозно средство с посочения [камион влекач]?“.

По преюдициалния въпрос

22 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, последна алинея във връзка с член 1, точки 1 и 2 от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска тълкуване на националната правна уредба, което изключва от покритието и следователно от обезщетението по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камион влекач имуществените вреди, причинени от същия на полуремаркето, което е било прикачено към него, когато е настъпило произшествието, с мотива че за целите на обезщетяването на същите това полуремарке се счита за вещ, превозвана от този камион влекач, или като съставляващо едно-единствено превозно средство с последния.

23 В самото начало трябва да се отбележи, че Директива 2009/103, както следва от съображение 1 от нея, кодифицира по-ранните директиви за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за

сключване на такава застраховка, без да внася в тях съществени изменения. Следователно съдебната практика по тези по-ранни директиви е релевантна и при тълкуването на еквивалентните разпоредби на Директива 2009/103 (решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 35).

24 В съответствие с член 3, първа алинея от Директива 2009/103 всяка държава членка, извън случаите на прилагане на член 5 от нея, предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозните средства с обичайно домуване на нейна територия. Член 3, втора алинея от посочената директива гласи, че покритите вреди и условията на застраховката се определят в рамките на мерките по първа алинея. Член 3, последна алинея от същата директива уточнява, че застраховката, посочена в първа алинея, покрива задължително както имуществени вреди, така и телесни увреждания. Що се отнася до член 5, параграф 2 от него предвижда по-конкретно че при посочените в тази разпоредба условия всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени типове превозни средства.

25 В това отношение следва да се припомни, на първо място, че както Съдът вече е констатирал, доста широко формулираният член 3, първа алинея от Директива 2009/103 налага на държавите членки да въведат във вътрешния си правов ред общо задължение за застраховане на превозните средства (решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 36 и цитираната съдебна практика).

26 Така всяка държава членка трябва да гарантира, при спазване на предвидените в член 5 от тази директива дерогации, че гражданската отговорност за „всяко превозно средство“ с обичайно домуване на нейна територия е застрахована в съответствие с определените от правото на Съюза рамки с договор със застрахователна компания (решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 37 и цитираната съдебна практика).

27 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“.

28 От текста на тези разпоредби недвусмислено следва, че както камион влекач, така и ремарке или полуремарке представляват, всяко поотделно, „превозно средство“ по смисъла на тази разпоредба и следователно за всяко от тях, и при зачитане на упражняването от държавата членка по обичайното му домуване на възможността за дерогация, предвидена в член 5 от тази директива, трябва да бъде сключен договор със застрахователна компания с цел да се гарантира, в определените от правото на Съюза рамки, произтичащата от тяхното използване гражданска отговорност.

29 Що се отнася до това дали ремарке или полуремарке, когато е прикачено към камион влекач, губи квалификацията си на „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 или, когато е прикачено към него, съставът, образуван от този камион влекач и това ремарке или полуремарке вече не представлява едно-единствено превозно средство по смисъла на тази разпоредба, така че посоченото ремарке или полуремарке при това положение не попада в обхвата и на тази квалификация, следва да се отбележи, от една страна, че нищо в текста на този член 1, точка 1 не позволява да се подкрепят подобни хипотези. Всъщност уточнението, че „дори и да не са прикачени“, ремаркетата попадат в обхвата на понятието „превозно средство“ по смисъла на посочения член 1, точка 1, и

използването на съюза „както и“ между двете части на определението на това понятие ясно показват, че ремаркетата и полуремаркетата представляват самостоятелна категория „превозно средство“ по смисъла на тази разпоредба, различна от тази на „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“, чието квалифициране като такова е независимо от това дали е прикачено към друго превозно средство по смисъла на тази разпоредба.

30 От друга страна, да се приеме, че ремарке или полуремарке, когато е прикачено към камион влекач, представлява вещ, превозвана от този камион влекач, или образува едно-единствено превозно средство със същия и по този начин губи собствената си квалификация като „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103, би било несъвместимо с факта, че определението на понятието „превозно средство“ по смисъла на тази разпоредба не зависи от фактическото или възможното използване на съответното превозно средство и по този начин би било в разрез с обективната концепция за това понятие (вж. в този смисъл решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 38 и 39 и цитираната съдебна практика). Това би било несъвместимо и с факта, че обхватът на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ за използването на моторни превозни средства поради съображения за правна сигурност трябва да бъде установен предварително, т.е. преди евентуално участие на съответното превозно средство в произшествие (решение от 4 септември 2018 г., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 40).

31 Действително, ако ремарке или полуремарке загуби качеството си на „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103, когато е прикачено към теглещо превозно средство, това би накърнило предвидимостта, стабилността и непрекъснатостта на задължението за застраховане по член 3, първа алинея от тази директива, чието съблюдаване обаче е необходимо за гарантирането на правната сигурност (вж. по аналогия решение от 29 април 2021 г., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, т. 52).

32 Следователно да се приеме, че ремарке или полуремарке, когато е прикачено към камион влекач, представлява вещ, превозвана от този камион влекач или образува едно-единствено превозно средство със същия, и че по този начин то губи качеството си на „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103, не може да бъде съвместимо с тази разпоредба. Вследствие на това, при зачитане на упражняването от държавата членка по обичайното домуване на ремаркето или на полуремаркето на възможността, която ѝ е предоставена в член 5 от Директива 2009/103, всяко ремарке или полуремарке попада в обхвата на задължението за застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103, независимо дали е прикачено към друго превозно средство.

33 В случая обаче от преписката, с която разполага Съдът, е видно че макар спорът по главното производство да е свързан с квалификацията, дадена на полуремарке, когато е прикачено към камион влекач, тази квалификация няма връзка със задължението за застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103, както това задължение е транспонирано в испанското право. Безспорно е впрочем, че за всяко от двете превозни средства, разглеждани по главното производство, е сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването им. За сметка на това от преписката по делото също е видно, че посочената квалификация, която следва от тълкуването на разглежданата

по главното производство национална правна уредба, води до това, че собственикът или държателят на полуремарке, увредено при обстоятелства като разглежданите по главното производство, няма да получи обезщетение за тези вреди от застрахователя на гражданската отговорност при използването на превозното средство, което го е теглело при настъпването на произшествието. Така това тълкуване се отнася — без да се засягат проверките, които запитващата юрисдикция трябва да извърши —до обхвата на правото на увредените лица да получат обезщетение на основание на гражданската отговорност на застрахованото лице.

34 Следователно трябва да се припомни, на второ място, че видно от преамбюла на Директива 2009/103, същата, както и предшестващите я директиви в областта на застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства целят, от една страна, да осигурят свободното движение както на моторните превозни средства с обичайно домуване на територията на Съюза, така и на лицата, които се возят в тях, и от друга страна, да гарантират, че пострадалите от произшествия, причинени от тези превозни средства, ще бъдат третирани по сходен начин, независимо от това къде на територията на Съюза е настъпило произшествието (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 28 и цитираната съдебна практика и от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 35).

35 Следователно Директива 2009/103 налага на държавите членки да гарантират, че гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства с обичайно домуване на тяхна територия е застрахована, и уточнява по-специално видовете вреди и пострадалите трети лица, които тази застраховка трябва да покрива (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 29 и цитираната съдебна практика и от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 36).

36 Същевременно задължението за покриване от застраховката „Гражданска отговорност“ на вредите, причинени от моторни превозни средства на трети лица, се различава от обхвата на обезщетяването на тези вреди на основание на гражданската отговорност на застрахованото лице. Всъщност, докато първото се определя и гарантира от правната уредба на Съюза, второто по същество е уредено от националното право (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 30 и цитираната съдебна практика и от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 46).

37 Действително, от предмета и текста на Директива 2009/103 е видно, че тя, както и кодифицираните с нея директиви, не цели да хармонизира режима на гражданска отговорност в държавите членки и че при сегашното състояние на правото на Съюза последните остават свободни да определят режима на гражданска отговорност, приложим към произшествията, причинени при използването на моторни превозни средства (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 31 и цитираната съдебна практика и от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 47).

38 Следователно, и като се има предвид по-специално член 1, точка 2 от Директива 2009/103, при сегашното състояние на правото на Съюза държавите членки остават по принцип свободни да определят в рамките на режима на гражданска отговорност в частност подлежащите на поправяне вреди, причинени от моторни превозни средства, обхвата на обезщетението за тези вреди и лицата, които имат право на такова обезщетение (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 32 и от 23 януари 2014 г., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, т. 30).

39 Въпреки това държавите членки са длъжни да гарантират, че приложимата съгласно националното им право гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства е застрахована в съответствие с разпоредбите на Директива 2009/103 (решения от 23 януари 2014 г., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, т. 31 и цитираната съдебна практика и от 7 септември 2017 г., Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, т. 30).

40 Освен това държавите членки трябва да упражняват своята компетентност в тази област при спазване на правото на Съюза и разпоредбите на националното право, които уреждат обезщетението за щети, причинени при използването на превозни средства, не могат да лишават тази директива от нейното полезно действие (решения от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 33 и цитираната съдебна практика и от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 48).

41 Що се отнася до покритието от задължителната застраховка на причинените от моторни превозни средства вреди, които подлежат на поправяне съгласно националното право относно гражданската отговорност, следва да се отбележи, че макар наистина член 3, втора алинея от Директива 2009/103 да оставя на държавите членки свободата да определят покритите вреди, както и условията на задължителната застраховка, тази свобода е ограничена от директивата, тъй като тя прави задължително покриването на някои вреди до определени минимални размери. Сред тези вреди, чието покриване е задължително, са по-специално „имуществените вреди“, както е уточнено в член 3, последна алинея от Директива 2009/103 (вж. по аналогия решение от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 34 и 37).

42 За да се даде обаче полезен отговор на запитващата юрисдикция по настоящото дело, не е необходимо да се уточнява обхватът на понятието „имуществени вреди“ по смисъла на член 3, последна алинея от Директива 2009/103, а е достатъчно да се припомни, че що се отнася до това кои са лицата, които могат да претендират обезщетение за имуществени вреди, от една страна, от член 1, точка 2 във връзка с член 3, първа алинея от тази директива, следва, че защитата, която трябва да се осигури по силата на посочената директива, трябва да обхваща всички лица, които съгласно националното право относно гражданската отговорност имат право на обезщетение за вредите, причинени от моторни превозни средства (решение от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 42).

43 От друга страна, следва да се уточни, че макар несъмнено Директива 2009/103 да идентифицира в член 12 специфични категории пострадали и да предвижда, че е задължително покритието на телесните увреждания на посочените в параграфи 1 и 2 от този член категории лица, както и покритието на имуществени вреди и телесни увреждания на категориите лица, идентифицирани в параграф 3 от посочения член, ако последните имат право на обезщетение в съответствие с националното гражданско право, и макар несъмнено тази директива да няма за цел да стесни кръга на ползващите се от закрила лица, а напротив, установява задължение за покриване на вредите, претърпени от определени лица, които се считат за особено уязвими (вж. в този смисъл решение от 24 октомври 2013 г., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 43), все пак се налага да се констатира, че собственикът или държателят на полуремарке, увредено в обстоятелства като разглежданите по главното производство, не е сред тези категории пострадали, за които посочената директива налага намесата на застрахователя на гражданската отговорност при използване на причинилото вредите превозно средство.

44 Освен това, макар да е вярно, че Съдът многократно е приемал, че за да се гарантира полезният ефект на разпоредбите на правото на Съюза относно задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства, тези разпоредби трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която накърнява този полезен ефект, тъй като, изключвайки служебно или ограничавайки непропорционално правото на пострадалото лице да получи обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, те биха застрашили постигането на целта за защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия, постоянно преследвана и укрепвана от законодателя на Съюза (вж. в този смисъл решение от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, т. 38 и 49 и цитираната съдебна практика), не е такъв случаят на тълкуване на национална правна уредба като разглежданата по главното производство.

45 Всъщност собственикът или държателят на полуремарке, увредено при обстоятелства като разглежданите по главното производство, не може нито да бъде приравнен на тези лица, считани от законодателя на Съюза за особено уязвими, нито дори да се разглежда като сходен на пострадалите, които са обосновали подобно тълкуване на правото на Съюза.

46 С оглед на всички гореизложени съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 3, първа, втора и последна алинея от Директива 2009/103 във връзка с член 1, точки 1 и 2 от нея трябва да се тълкува в смисъл, че допуска тълкуване на националната правна уредба, което изключва от покритието и следователно от обезщетението по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камион влекач имуществените вреди, причинени от същия на полуремарке, което е било прикачено към него, когато е настъпило произшествието.

По съдебните разноски

47 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

Член 3, първа, втора и последна алинея във връзка с член 1, точки 1 и 2 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 допуска тълкуване на националната правна уредба, което изключва от покритието и следователно от обезщетението по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на камион влекач имуществените вреди, причинени от същия на полуремарке, което е било прикачено към него, когато е настъпило произшествието.

Подписи