Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
М. ВОВЕК
представено на 8 декември 2020 година[1]

Дело C-383/19

Powiat Ostrowski
срещу
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

(Преюдициално запитване, отправено от Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски, Полша)

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Директива 2009/103/ЕО — Застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Член 3, параграф 1 — Задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторни превозни средства — Превозно средство, което е негодно за движение поради своето техническо състояние — Разпределение на задачите съгласно член 267 ДФЕС — Тълкуване и прилагане на правото на Съюза“

I. Въведение

1. Кога възниква и кога се прекратява задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ съгласно 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[2]?

2. В своето решение Juliana Съдът приема, 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 72/166] и задължението за застраховането му по член 3, параграф 1 от същата директива *не* отпада“[3].

3. Изправен пред фактически сценарий, при който дадено моторно превозно средство не е надлежно спряно от движение, но очевидно е негодно за движение поради лошото му техническо състояние, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски, Полша) иска по същество да установи дали в решението Juliana Съдът действително е възнамерявал да въведе две *кумулативни* условия за съществуването на задължение за застраховане на моторно превозно средство съгласно Директивата.

1 Език на оригиналния текст: английски.

2 ОВ L 263, 2009 г., стр. 11.

3 Решение от 4 септември 2018 г. (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 42, възпроизведена по сходен начин и в т. 52, както и в диспозитива на решението). Курсивът е мой.

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

4. Член 1 от Директива 2009/103 предвижда следното:

„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. „територия, на която обичайно се намира превозното средство“ означава:

   а) територията на държавата, в която превозното средство е получило регистрационен номер, независимо дали номерът е постоянен или временен; или

   б) в случаите, когато не съществува регистрация за определен вид превозно средство, но същото е обозначено със застрахователна табела или отличителен знак, съответстващ на регистрационен номер — територията на държавата, в която са предоставени табелата или знакът; или

   в) в случаите, когато не съществува нито регистрационен номер, нито застрахователна табела, нито отличителен знак за определени видове превозни средства — територията на държавата по местоживеене на държателя; или

   г) в случай че превозното средство няма регистрационен номер или има регистрационен номер, който не му съответства или вече не му съответства, и е участвало в произшествие — територията на държавата, в която е настъпило произшествието […]

[…]“.

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

6. Член 5 от тази директива, озаглавен „Дерогация от задължението за застраховане на превозни средства“, предвижда следното:

„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. В глава 4 от Директива 2009/103, отнасяща се до „Обезщетение за вреди, причинени от неидентифицирано превозно средство или от превозно средство, за което не е било изпълнено задължението за застраховане, посочено в член 3“, член 10, озаглавен „Органи, натоварени с изплащането на обезщетение“, предвижда следното в своя параграф 1:

„1. Всяка държава членка създава или оправомощава орган със задачата да изплаща обезщетение в размер, съответстващ най-малко на задължението за застраховане, за имуществени вреди или за телесни увреждания, причинени от неидентифицирано превозно средство или такова, за което не е било изпълнено задължението на застраховане, посочено в член 3.

Първа алинея не засяга правото на държавите членки да предвидят, че участието на органа има субсидиарен характер, нито правото да предвидят правила по отношение на исковете между органа и лицето или лицата, причинили произшествието, и другите застрахователи или органи за социална сигурност, които имат задължение да обезщетят пострадалия за същото събитие. Въпреки това държавите членки не могат да разрешават на органа да изисква от пострадалия, с оглед той да бъде обезщетен, да доказва, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати.

[…]“.

Б. Полското право

8. Член 10, параграф 2 от Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Закон от 22 май 2003 г. за задължителното застраховане, Гаранционния застрахователен фонд и Полското бюро на автомобилните застрахователи; наричан по-нататък „Законът за задължителното застраховане“) (Dz.U., 2018 г., позиция 473)[4] предвижда следното:

„Пред общите съдилища може да се предяви установителен иск във връзка с изпълнението или неизпълнението на задължението за застраховане“.

9. Съгласно член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане държателят на моторно превозно средство е длъжен да сключи договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на собствениците на моторни превозни средства за вредите, причинени при използване на притежаваното от него моторно превозно средство.

10. Член 31, параграф 3 от Закона за задължителното застраховане гласи:

„В случай на преминаване или прехвърляне на правото на собственост върху регистрирано моторно превозно средство, чийто притежател не е сключил договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на притежателите на моторни превозни средства, въпреки че е бил длъжен да го направи, притежателят, който придобива правото на собственост върху превозното средство, е длъжен да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на

4 Наричан по-нататък „Законът за задължителното застраховане“.

притежателите на моторни превозни средства към датата на преминаването или прехвърлянето на правото на собственост върху моторното превозно средство, но не по-късно от момента на пускането на моторното превозно средство в движение. Ако владението на регистрирано моторно превозно средство е предадено без преминаване или прехвърляне на правото на собственост върху превозното средство и предишният притежател на това превозно средство не е сключил договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на притежателите на моторни превозни средства, въпреки че е бил длъжен да го направи, последващият притежател на превозното средство е длъжен да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на притежателите на моторни превозни средства към датата на влизане във владение на превозното средство, но не по-късно от момента на пускането на моторното превозно средство в движение“.

11. Съгласно член 84, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане Гаранционният застрахователен фонд е органът, оправомощен да следи за спазването на задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ от притежателите на моторни превозни средства. Освен това съгласно член 88, параграф 7 на всеки, който не сключи такъв договор, се налага глоба, заплащана на Гаранционния застрахователен фонд.

12. Член 130a, параграф 10 от Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Закон от 20 юни 1997 г. за движението по пътищата (Dz.U., 2018 г., позиция 1990) в редакцията, приложима към спора в главното производство, гласи:

„По отношение на превозно средство, което е отстранено от пътя при обстоятелствата, предвидени в параграф 1 или 2 [по-специално когато техническото състояние на превозното средство застрашава пътната безопасност или в случай на неспазване на правилата за паркиране], Starosta (окръжният секретар) сезира съда с искане за отнемане на превозното средство в полза на powiat (окръга), ако собственикът или упълномощено лице, след като е бил надлежно уведомен, не прибере превозното средство в срок до 3 месеца от датата на отстраняването му от пътя. Уведомлението съдържа информация за последиците от неизпълнение на задължението за прибиране на превозното средство“.

III. Факти, национално производство и преюдициални въпроси

13. С решение от 16 януари 2018 г. Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски, Полша) постановява отнемане в полза на органа на местно самоуправление powiat Ostrowski (Островски окръг, Полша; наричан по-нататък „жалбоподателят“) превозно средство Renault Clio 1.5 DCI, регистрирано в Полша и намиращо се на охраняем паркинг след отстраняването му от пътя, да бъде отнето Решението за отнемане влиза в сила на 7 февруари 2018 г., с което жалбоподателят става собственик на превозното средство.

14. На 6 февруари 2018 г. жалбоподателят подава молба за издаване на препис от посоченото съдебно решение след установяване на влизането му в сила и за издаване на изпълнителен лист във връзка с него. Тези искания са удовлетворени на 20 април 2018 г. Вследствие на това жалбоподателят сключва договор за застраховка на превозното средство, считано от 23 април 2018 г.

15. От материалите по делото е видно, че въпросният автомобил е преминал експертиза на 2 май 2018 г. Експертизата установява, че е невъзможно превозното средство да бъде приведено в движение, намира се в лошо техническо състояние, представлява скрап и пазарната му стойност е 400 PLN (полски злоти). Предвид техническото състояние на превозното средство, жалбоподателят разпорежда предаването му за вторични суровини. Превозното средство е демонтирано, след което отписано от регистрация на 22 юни 2018 г.

16. На 25 септември 2018 г. жалбоподателят обжалва пред Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски) решението на Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Гаранционен застрахователен фонд, наричан по-нататък „ответникът“), с което му е наложена глоба поради несключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ в периода от 7 февруари 2018 г. до 22 април 2018 г.

17. С оглед на решението Juliana запитващата юрисдикция иска да установи дали е възможно да се изключи задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства в положение, при което въпросното превозно средство е извън движение, намира се в частен имот, придобито е от орган на местно самоуправление, не е годно за движение и предстои да бъде унищожено по решение на неговия собственик.

18. При тези обстоятелства Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски, Полша) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 3 от [Директива 2009/103] да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторни превозни средства включва и положения, при които орган на местно самоуправление — окръг — придобива по силата на съдебен акт право на собственост върху превозно средство, което е негодно за движение, намира се в частен имот, а именно охраняем паркинг извън обществената пътна мрежа, и по решение на неговия собственик предстои да бъде унищожено?

2) Или тази разпоредба трябва да се тълкува в смисъл, че при тези обстоятелства органа на местно самоуправление в качеството на собственик на превозното средство няма задължение да сключи застраховка, без да се засяга отговорността, която се поема от Фонда по отношение на трети увредени лица?“.

19. Писмени становища представят ответникът, германското и полското правителство, както и Европейската комисия.

IV. Анализ

A. По допустимостта

20. Ответникът изтъква две групи доводи. На първо място, той твърди, че преюдициалните въпроси са недопустими, тъй като се отнасят основно до тълкуване на националното право. На второ място, той твърди, че на изразените от запитващата юрисдикция съмнения би могло до голяма степен да се отговори въз основа на практиката на Съда.

21. Всъщност споделям първата група доводи на ответника. С втората обаче не съм съгласен.

22. В действителност във връзка с тълкуването на неопределени правни понятия, изведени от разпоредбите на Директива 2009/103 и нейните предшественици, от Съда все по-често се иска да се произнася на практика по конкретни претенции. По редица такива дела не е съвсем ясно — поне не за мен — по какъв начин изцяло фактически разграничения, привидно свързани с тълкуването на неопределени правни понятия, съдържащи се в Директивата, и

по-специално понятия като „превозно средство“ или „използване на превозни средства“[5], се оказват необходими за запазване на тълкувателното единство и съгласуваността на правото на Съюза.

23. Настоящото дело обаче е различно. Под слой фактически подробности се крие въпрос, който наистина има по-широко структурно значение: кога се *прекратява* задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ съгласно член 3 от Директива 2009/103? Настоящото дело по същество поставя въпроси относно тълкуването на решението на Съда по същия въпрос, постановено от голям състав преди две години. В този контекст поставените от запитващата юрисдикция въпроси са не само допустими, но и напълно релевантни.

Б. По същество

24. С първия и втория си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 3 от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на превозни средства продължава да бъде задължително дори ако въпросното превозно средство се намира в техническо състояние, в което вече не е годно да се движи.

25. Така, въпреки че фактическите обстоятелства по спора в главното производство, разбира се, са различни, Съдът е изправен пред същия правен въпрос, който е в основата и на решението Juliana: кога се прекратява задължението за застраховане на моторни превозни средство съгласно член 3 от Директива 2009/103?

26. Вярно е, че формално погледнато, в решението Juliana Съдът тълкува член 3, параграф 1 от Директива 72/166/ЕИО[6]. Въпреки това основните разпоредби на предходните директиви за моторните превозни средства (Директива 72/166 и Директива 84/5/ЕИО[7]), които се посочват в решение на Съда Juliana и са свързани с определението на понятието „превозно средство“, със задължението за застраховане, изключенията от това задължение и обезщетяването на вредите, причинени от превозно средство, за което това задължение не е било изпълнено, понастоящем се съдържат съответно в членове 1, 3, 5 и 10 от Директива 2009/103. Така съдържанието на тези разпоредби по същество остава идентично[8].

1. Решението Juliana

27. Главното производство по делото Juliana се отнася до следната (злощастна) поредица от събития: ответницата е собственик на регистрирано в Португалия моторно превозно средство. Поради здравословни проблеми тя вече не го управлява. Паркирала го е в двора на къщата си, без да предприеме действия за официалното му спиране от движение. Следователно автомобилът е бил регистриран *и* годен за използване. Един ден синът ѝ взема ключовете от автомобила без нейно знание, излиза на пътя и предизвиква пътнотранспортно произшествие. Загиват той и двама пътници, пътуващи с него в автомобила.

5 Вж. по-специално неотдавнашните решения от 15 ноември 2018 г., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917), и от 20 юни 2019 г., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517). Вж. също определение от 11 декември 2019 г., Bueno Ruiz и Zurich Insurance (C-431/18, непубликувано, EU:C:2019:1082).

6 Директива на Съвета от 24 април 1972 година 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), изменена с Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. (ОВ L 149, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212), кодифицирана с Директива 2009/103.

7 Втора директива на Съвета от 30 декември 1983 година 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), изменена с Директива 2005/14/ЕО.

8 Вж. също таблицата на съответствието в приложение II към Директива 2009/103.

28. Националният гаранционен фонд (Fundo de Garantia Automóvel) (Автомобилен гаранционен фонд, Португалия), жалбоподател в главното производство, изплаща обезщетение във връзка с произшествието на семействата на двамата починали пътници. След това фондът предявява регресен иск срещу ответницата в главното производство в качеството ѝ на собственик на превозното средство, като изтъква, че тя е била длъжна да го застрахова по силата на член 3, параграф 1 от Директива 72/166 (понастоящем съответстващ по същество член 3 от Директива 2009/103). При тези обстоятелства запитващата юрисдикция иска да се установи трябва ли тази разпоредба да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ се отнася и до положения, при които по желание на собственика превозното средство е спряно от движение в частен имот и е извън обществените пътища.

29. В отговора си на този първи въпрос Съдът припомня, че понятието „превозно средство“, което се съдържа още в член 1, точка 1 от Директива 72/166, е формулирано „твърде широко“ и обхваща всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и което може да бъде задвижвано от механична сила. Съдът отбелязва, че понятието „превозно средство“ трябва да бъде обективно и да не зависи от намерението на собственика[9], като по този начин потвърждава, че субективното намерение на собственика да не управлява превозното средство, не е релевантно за преценката дали то представлява превозно средство по смисъла на Директивата.

30. Така поради съображения за правна сигурност обхватът на задължението за застраховане трябва да бъде установен предварително, преди евентуално участие на съответното превозно средство в произшествие[10]. Съдът също така изключва всякакви минали съображения в тази насока, като заявява, че съществуването на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ не може да се определя от реалното използване на превозното средство в даден момент, било като средство за транспорт или по друг начин[11].

31. Воден от тези доводи, в точка 42 от решението Juliana Съдът заключава: „С оглед на изложеното следва да се приеме, че превозно средство, което е регистрирано и следователно не е надлежно спряно от движение, *и* което е годно за ползване, попада в обхвата на понятието „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от [Директива 72/166] и задължението за застраховането му по член 3, параграф 1 от същата директива *не* отпада единствено поради обстоятелството, че собственикът му няма намерение повече да го използва и го държи в частен имот“[12].

32. Впоследствие същият текст е възпроизведен в точка 52 и в диспозитива на посоченото решение, като общо се посочва, че „сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително в случаите, когато съответното превозно средство е регистрирано в държава членка *и* е годно да се движи“[13].

33. По настоящото дело запитващата юрисдикция изпитва съмнения дали годността на дадено превозно средство да бъде използвано като средство за транспорт представлява необходим елемент от определението на понятието „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директивата. С други думи, решаващо ли е *техническото* състояние на автомобила (скрап,

9 Решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39).

10 Пак там, точка 40.

11 Пак там, точка 41.

12 Курсивът е мой.

13 Курсивът е мой.

предназначен за рециклиране), докато същият е все още *законно* регистриран като такъв (все още не са предприети официални действия за спирането му от движение и превозното средство има регистрационни номера), за преценката дали е налице моторно превозно средство, което трябва задължително да се застрахова?

34. Запитващата юрисдикция отбелязва, че ако трябва да следва приетото от Съда в решение Juliana, тя трябва да констатира, че при обстоятелствата в настоящия случай не съществува задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“, *тъй като* превозното средство обективно не е годно за използване като превозно средство поради лошото си техническо състояние. По-нататък запитващата юрисдикция изразява съмнения и относно съответствието с правото на Съюза на национална правна уредба, по-специално член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане, която обвързва задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на притежателите на моторни превозни средства с всяко *притежавано от тях* моторно превозно средство, независимо от това дали превозното средство е годно да се движи.

35. Накратко, съмненията на запитващата юрисдикция се съсредоточават върху употребата в решението Juliana на съюза „и“ между *правното положение* (валидна регистрация) и *техническото състояние* (годност да се движи) на превозното средство. Тези две условия *кумулативни* ли са, в смисъл че и двете условия трябва да са изпълнени едновременно, за да е налице „превозно средство“, за което се прилага задължението за застраховане по член 3 от Директива 2009/103?

36. Всички встъпили страни, представили писмени становища (с изключение на германското правителство), считат, че в случай като настоящия съществува задължение за застраховане главно защото разглежданото превозно средство не е било официално спряно от движение. Германското правителство твърди, че макар член 3 от Директива 2009/103 да не налага такова задължение, той допуска държава членка да приеме по-строги мерки като приетите от Република Полша в настоящия случай. Така според германското правителство при всички положения член 3 от Директивата не забранява разглежданата в настоящото дело национална права уредба.

37. Поради съображенията, които съм изложил подробно в заключението ми по делото Juliana[14], по същество съм съгласен с ответницата, полското правителство и Комисията: задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство възниква, когато и докато превозното средство е *или* официално регистрирано (правно положение), *или* обективно е годно да се движи и се използва като такова (фактическо положение). С оглед на логиката, целта и предназначението на Директива 2009/103 между двете положения има разделителен съюз „или“: за да настъпи последицата (да е налице задължение за сключване на застраховка), е достатъчно да бъде изпълнена едната част от условията по алтернативата.

38. За да обясня защо смятам, че това е така, ще припомня най-напред принципите, от които се ръководи тълкуването на предвиденото в член 3 от Директивата задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ (2), след което ще се спра на различните хипотези, които могат да възникнат (3). Предвид това предложение за отговор особеностите на настоящото дело могат да бъдат разрешени сравнително бързо (4).

14 C-80/17, EU:C:2018:290, т. 93—110.

2. Ръководни принципи

39. На първо място, както правилно отбелязва германското правителство, следва да се подчертае, че нито член 3, нито която и да е друга разпоредба от Директива 2009/103 има за цел да уреди *отговорността* в *конкретни* случаи. Директивата предвижда общото *задължение за застраховане*. Тя няма за цел да решава индиректно, посредством понятието „превозно средство“ или „използване на превозни средства“, въпроса относно отговорността за настъпването на дадено произшествие в конкретен случай.

40. Второ, обхватът на задължението за застраховане и неопределените правни понятия, свързани с това задължение, трябва да се вписат в контекста на двойната цел, която Директива 2009/103 се стреми да постигне: високо ниво на защита на пострадалите при причинени от моторни превозни средства произшествия и (чрез нея) насърчаване на свободното движение в рамките на Съюза.

41. Всеки път когато тълкува директивите, Съдът припомня целта да се осигури високо ниво на защита на пострадалите при причинени от моторни превозни средства произшествия[15]. Всъщност тази основна цел, налагаща безпрепятствена защита на пострадалите от причинени от моторни превозни средства произшествия, не е единствено самостоятелна цел, но има основополагащо значение и за осигуряване на свободното движение на (хора и стоки): от държавите членки може да се изисква да се въздържат от извършване на системни проверки на застраховките „Гражданска отговорност“ по отношение на превозни средства, които влизат на тяхна територия от друга държава членка, съгласно член 4 от Директива 2009/103 само когато е осигурена силна защита на потенциалните пострадали от произшествия с моторни превозни средства чрез задължителна застраховка.

42. Тази цел изисква *широко* тълкуване на обхвата на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“, предвидено в член 3 от посочената директива. Това се подкрепя и от следните два вътрешносистемни довода.

43. Трето, налице е важна връзка или по-скоро пряка обвързаност между обхвата на задължението за застраховане на превозните средства, предвидено в член 3 от Директива 2009/103, и обхвата на задължението за изплащане на обезщетение от националните органи съгласно член 10, параграф 1 от тази директива. Евентуалният обхват на действие на органа за изплащане на обезщетения съгласно Директивата се припокрива с този на задължението за застраховане. Освен ако държава членка не разшири доброволно обхвата на действие на националния фонд за изплащане на обезщетения, съгласно Директивата този фонд е длъжен да изплати обезщетение само за вредите, причинени от неидентифицирано превозно средство или от превозно средство, за което не е било изпълнено задължението за застраховане по член 3.

44. Тази връзка е от решаващо значение за цялата структура и цел на Директивата: ако липсваше задължение за застраховане по член 3 от нея, би било възможно да се ангажира само личната (незастрахована) отговорност на извършителя. Фондът за изплащане на обезщетения също не бил длъжен да действа, тъй като предвиденото в член 3 от Директивата задължение за застраховане всъщност щеше да е изпълнено (не би имало задължение за застраховане). Поради това, след като няма задължение за застраховане, рисковете се носят изцяло от пострадалото от произшествието лице. Със сигурност подобно положение не би представлявало висока степен на защита на пострадалите при произшествия, причинени от моторни превозни средства[16].

15 Вж. по-специално решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 47), както и по-скорошното определение от 11 декември 2019 г., Bueno Ruiz и Zürich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, т. 33 и 34, непубликувано).

16 Вж. за подробности заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 31—36).

45. Четвърто, дори действително да се стига до доста широко тълкуване на понятието „превозно средство“ или на неговото използване, опасенията относно опасното разширяване на пределите на задължението за застраховане са неуместни.

46. От една страна, е налице член 5 от Директива 2009/103. По силата на тази разпоредба държавите членки могат да ограничат обхвата на задължението за застраховане, като изключат от него превозните средства, принадлежащи на определени физически или юридически лица, публични или частни; или определени типове превозни средства; или определени превозни средства със специален номер. В такъв случай член 5 от Директива 2009/103 предвижда също, че ако пристъпи към дерогация, държавата членка трябва да посочи компетентния орган или организация, или дори компетентният гаранционен фонд, който да отговаря за обезщетяването на пострадалите при произшествия, причинени от освободени от задължението превозни средства. По този начин отново се гарантира, че никое превозно средство няма да се движи, без да има застраховка или да е включено в схема за обезщетяване [17].

47. От друга страна, макар категорично да набляга на спазването на задължението за застраховане като цяло, Директивата допуска разумна гъвкавост по отношение на публичните режими за регистрация (временно или сезонно прекратяване или спиране на регистрацията на превозните средства, които са в движение само през определени периоди) или също така по отношение на застрахователния сектор (диференцирани застрахователни премии за превозни средства, които рядко са в движение). Основният извод остава същият: диференцираните рискове биха могли да доведат до различни видове застраховка, но със сигурност не биха довели до пълно изключване на задължението за застраховане [18].

48. На пето и последно място, всички тези съображения подкрепят широкото тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ и съответно широкия обхват на задължението за застраховането им съгласно член 3 от Директива 2009/103. Всъщност понятието „превозно средство“ не зависи от действителното му използване в определен момент [19]. Задължението за сключване на застраховка съгласно член 3 от Директива 2009/130 е обективно и независимо от намерение на собственика (към определен момент) [20]. Как точно се е използвало превозното средство в определен момент, когато е настъпило произшествието, е въпрос, свързан с (последващото) уреждане на индивидуалната отговорност в конкретния случай, а не въпрос на (предварителното) дефиниране на хипотезите, в които има или не задължение за сключване на застраховка. Двата въпроса са различни [21].

49. Следователно въпросът дали превозното средство в даден момент реално е годно за използване или движение, е без значение за преценката дали то обективно отговаря на понятието „превозно средство“. Ако превозното средство се нуждае от значителен ремонт и затова е негодно за движение, то не губи обективното си качество на превозно средство по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103.

17 Заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 107).

18 Заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 88, 89 и 100).

19 Решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 38 и цитираната съдебна практика). Вж. в този смисъл решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 33), и от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 11).

20 Решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39).

21 Това може да се онагледи със следния пример: ако Хълк сграбчи автомобил, паркиран на улица в (европейски) град, за да се пребори с нашествие на извънземни, и понеже е Хълк, ако нанесе вреди не само на извънземните, но и на други намиращи се на улицата имоти, използвайки автомобила като оръжие, може основателно да се предположи, че въпросното превозно средство, паркирано там само за няколко часа от собственика си, докато е на работа в съседната сграда, е такова, за което има (и продължава да има) задължение за застраховане. Обстоятелството, че в ръцете на Хълк в конкретния момент това специфично „използване на превозното средство“ едва ли би представлявало „използване на превозно средство съобразно обичайното му предназначение“, тоест като „средство за придвижване“, със сигурност ще е от значение при *възлагането на отговорността* за причинените в конкретния случай вреди, като е логично да се изключи възможността от застрахователя на моторното превозно средство да се иска обезщетение за вредите, но не и продължаващото *съществуване на задължението* за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ по член 3 от Директива 2009/103.

3. Обхватът на решението Juliana: „и“ или пък „или“?

50. Именно поради тези причини по делото Juliana предложих на Съда да възприеме по-скоро широк подход относно обхвата на задължението за застраховане, произтичащо от директивата(ите), който да се отличава и с разумна непрекъснатост, предвидимост, стабилност и съответно правна сигурност.

51. По-конкретно предложих, първо, че докато дадено превозно средство е и продължава да бъде регистрирано в държава членка и не са предприети законоустановените мерки за спиране или прекратяване на регистрацията му, да съществува задължение за застраховане. Така формалното *правно* положение действително е определящо [22].

52. Второ, обективното *техническо* състояние на превозното средство ще бъде от значение *единствено* по отношение на превозни средства, които са годни и действително се използват за движение по суша, но които *не са регистрирани*. В това отношение отбелязах, че в Директива 72/166, както и в Директива 2009/103, не се открива никакво основание да се счита, че понятието за превозно средство или за неговото използване е поставено в зависимост от националната регистрация на превозното средство [23]. Всъщност общата логика на тези актове е по-проста: обективно погледнато, всяко превозно средство, което се движи и използва като такова, може да причини вреди и трябва да бъде застраховано. Основното съображение остава осигуряването на високо равнище на защита на пострадалите при произшествия с моторни превозни средства.

53. Следователно очевидно би могло да съществува задължение за застраховане по Директива 2009/103 дори за превозни средства, които, макар да не са регистрирани, обективно представляват превозни средства, които се използват като такива и могат да причинят вреди. Като се има предвид обаче фактическото положение по делото Juliana, по което разглежданото превозно средство е регистрирано (*правно* положение) *и* едновременно с това е годно да се движи, и всъщност реално е било в движение (*механично* положение), не продължих по-нататък разсъжденията относно евентуалната несъгласуваност между правното положение и техническото състояние на дадено превозно средство, тъй като това не бе необходимо в контекста на посоченото дело [24].

54. Въпреки това, като се имат предвид ръководните принципи в логиката и систематиката на по-ранните директиви, а понастоящем и на Директива 2009/103, обхватът на задължението за застраховане винаги ще съвпада *поне с* официалната регистрация на превозното средство в дадена държава членка, т.е. с официалното удостоверяване, че вещта действително е превозно средство, което е одобрено за използване по обществените пътища. Освен това умишлено не изключих случаите, в които дадено превозно средство, което по някаква причина не е регистрирано, все пак може да бъде превозно средство по смисъла на Директива 2009/103.

22 Вж. заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 95).

23 Вж. заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 99).

24 Вж. заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 103—110).

55. В съответствие с това разбиране за обхвата на задължението за застраховане логическата връзка между *правното* положение и *механичното* положение би следвало да бъде разделителният съюз „или“. Ще съществува задължение за застраховане съгласно Директивата, *ако* i) автомобилът е регистриран; или ii) той е годен за използване като превозно средство и действително се използва като такова; или iii) автомобилът е регистриран и се използва като превозно средство [25].

56. Вярно е обаче, че в решението си Съдът многократно изтъква само една разновидност на третата хипотеза, използвайки съединителния съюз „и“ между двете положения, което поставя кумулативно условие, впоследствие възпроизведено като общо правило в диспозитива на решението.

57. Като се има предвид, че Съдът изрично се съгласява с някои мои ключови съображения [26], формиращи основата на мотивите, действително би било изненадващо, ако по отношение на възприетия резултат той би имал намерение да формулира толкова учудващо тясно (общото) задължение за застраховане. В този контекст указанията, съдържащи се в точки 42 и 52, както и в диспозитива на решение Juliana, вероятно биха могли да се възприемат не като установяването от Съда на общ критерий за съществуването на задължение за застраховане, а по-скоро като предоставяне на конкретен и фокусиран отговор *с оглед на конкретните факти*, изложени от запитващата юрисдикция.

58. Що се отнася до тези фактически обстоятелства, в точки 25, 27 и 34 от решението Juliana се припомня, че съмненията на запитващата юрисдикция се дължат на факта, че превозното средство е спряно от движение в частен имот и е било използвано без знанието или разрешението на неговия собственик.

59. Тъй като първият преюдициален въпрос има за цел да определи пределите на задължението за задължително застраховане в случаите, когато само по решение на собственика, който вече няма намерение да го управлява, съответното превозно средство е паркирано в частен имот, Съдът уточнява, че това задължение не е свързано с използването на превозното средство или с въпроса дали съответното превозно средство е причинило или не вреди [27].

60. Именно в този конкретен фактически контекст Съдът приема в точка 42 от решението Juliana, че задължението за застраховане не престава да се прилага за превозно средство, което е регистрирано и следователно не е надлежно спряно от движение, *и* което е годно да се движи.

61. Така, разгледани в този контекст, двете предпоставки, отнасящи се последователно до правното положение и до механичното положение на превозното средство, вероятно не са имали за цел да поставят две кумулативни условия, а по-скоро само да отразят разглежданото в главното производство фактическо положение.

62. В крайна сметка Съдът е този, който следва да уточни дали това разбиране е правилно. Ще добавя обаче още няколко довода за това защо, ако трябва да установим някаква логическа връзка между правното и механичното положение на превозното средство за целите на продължителността на задължението за застраховане, предвидено в член 3 от Директива 2009/103, тази връзка би трябвало по-скоро да е „или“, а не „и“.

25 Разбира се, тези категории и разсъжденията, които следват в настоящото заключение, са релевантни за национални системи, които възлагат задължението за застраховане на превозно средство на *собственика* на автомобил, каквото, както разбирам, е положението в Полша. Анализът би бил до известна степен различен (що се отнася до неговата подредба, но не и в принципно отношение) при системите, които налагат задължението за застраховане по член 3 от Директива 2009/103 на *ползвателите/водачите* — вж. също заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, т. 25—27).

26 Решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39 и 46).

27 Вж. решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 40 и 41).

63. Както правилно отбелязва запитващата юрисдикция, фактическите обстоятелства по делото в главното производство са различни от тези, по които е постановено решението Juliana. Изпълнено е само едно от посочените от Съда условия: първото правно или административно условие относно регистрацията на превозното средство.

64. Така по принцип посочените в решението Juliana две обстоятелства — правното положение и механичното положение на дадено превозно средство, могат да доведат до четири различни хипотези: i) превозно средство, което е регистрирано и е годно да се движи; ii) превозно средство, което е регистрирано, но не е годно да се движи; iii) превозно средство, което не е регистрирано, но е годно да се движи; и iv) превозно средство, което нито е регистрирано, нито е годно да се движи.

65. Съгласно приетото от Съда в решението Juliana е видно, че задължението за застраховане на превозно средство е налице в *първата* хипотеза, независимо от намерението на собственика или от спирането на превозното средство от движение в частен имот, или от каквито и да било други фактически обстоятелства. Субективната воля на собственика на превозно средство, което е напълно годно да се движи, е без значение, докато тази воля не се материализира чрез предприемането на формални действия.

66. Също така в *четвъртата* хипотеза, в която нито едно от двете условия не е изпълнено, тъй като превозното средство нито е регистрирано, нито е годно да се движи, е също толкова видно, че не е налице задължение за застраховане. Когато липсва превозно средство, няма какво да се застрахова.

67. Както обаче отбелязва запитващата юрисдикция, не е ясно дали задължението за застраховане на превозно средство е налице, когато собственикът на превозното средство се намира във втората или третата хипотеза, в които е изпълнено само едно от двете условия.

68. Според мен отговорът трябва да е утвърдителен и в двете хипотези.

69. По отношение на *третата* хипотеза несъмнено може да има превозни средства (средство за придвижване, което отговаря на всички условия и обективно представлява превозно средство), които не са регистрирани. Ключовият въпрос е в това да се установи защо те не са застраховани. Може би донякъде изненадващо случаите на автомобили, които се движат без застраховка *в нарушение на* националната правна уредба, в по-малка степен представляват структурен проблем от гледна точка на защитата на пострадалите. Ако те се движат в нарушение на националната правна уредба относно автомобилното застраховане, тогава това се извършва неправомерно. Въпреки това предпазната мрежа на фонда за изплащане на обезщетения ще продължи да се прилага, тъй като в съответствие с член 10, параграф 1 от Директива 2009/103 вредите ще бъдат причинени от „[превозно средство], за което не е било изпълнено задължението на застраховане, посочено в член 3“.

70. От гледна точка на Директивата реалният структурен проблем са автомобилите, които съгласно националното право евентуално могат да се движат правомерно, без за тях да е налице задължение за застраховане. В този смисъл тясното определяне на обхвата на предвиденото в член 3 задължение за застраховане би имало пряко отражение върху член 10, параграф 1 от Директива 2009/103, позволявайки правомерното движение на автомобили, за които нито е сключена застраховка, нито фондът за изплащане на обезщетения е длъжен да се намесва и да осигурява предпазна мрежа.

71. По тази причина самото обективно съществуване на превозно средство заедно с действителното му използване трябва да може да поражда предвиденото в член 3 от Директива 2009/103 задължение за застраховане най-късно в момента, в който това превозно средство започне да се използва като такова по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103.

Следователно, ако вкъщи построя „Батмобил“ с всички технически характеристики на превозно средство и после, вместо просто да му се възхищавам в хола, започна да го карам, задължението да го застраховам обективно възниква при първото му използване като превозно средство, дори да не съм го регистрирал официално.

72. При все това действително е разумно да се приеме, че най-късният момент на възникване на задължението в тази специфична хипотеза е първото използване на устройството като превозно средство, а не непременно неговото създаване (и фактът, че евентуално може да се движи). Поради това, ако конструираният от мен Батмобил (или може би за по-реалистичен пример ретро автомобил, който съм реставрирал) завинаги остане само в очертанията на хола (или по-скоро в гаража), без изобщо някога да се движи (в смисъл — да се използва като превозно средство), тогава той не може да застраши никого в качеството на превозно средство. Въпреки това от момента, в който започне да се движи и следователно да се използва като превозно средство, трябва да бъде застрахован съгласно член 3 от Директива 2009/103[28].

73. И накрая е *втората* хипотеза, която е от особено значение в настоящото дело: превозното средство продължава да е регистрирано, но е негодно за движение поради лошото си техническо състояние. Според мен дори в такъв случай задължението за застраховане продължава да съществува, докато се поддържа регистрацията. С други думи, едва когато регистрацията на превозното средство бъде официално прекратена (или спряна, или се направят съответните официални и необходими постъпки, които съществуват на национално ниво за целта), задължението за застраховане също ще отпадне.

74. Този извод се подкрепя от поне три допълнителни съображения.

75. Първо, задължението за предприемане на съответните формални и необходими постъпки за спиране или поне временно извеждане от движение на превозното средство е от съществено значение за правната сигурност. Възможно е да има редица хипотези, при които дадено превозно средство може да бъде временно, дори за по-дълъг период, в неизправност или просто да не се използва[29]. Означава ли това, че през всеки такъв период няма да има задължение за застраховане? Обстоятелството дали дадено превозно средство всъщност представлява превозно средство, ще се променя ли само поради това че собственикът му не си е направил труда да го ремонтира? Възможно ли е тогава лицата дори да претендират за отстъпка или опрощаване на част от застрахователните им премии за времето, през което автомобилът им действително е бил повреден?

76. Второ, възниква въпросът за доказването. Кой ще трябва да удостовери, че автомобилът действително е в такова механично състояние, че не може да се движи? Как ще се прави това? Чрез лична декларация или ще е необходимо писмо от автотехник? Или пък ще е достатъчна клетвена декларация от съседа, че колата е била извън движение, качена на трупчета в задния двор? Извън всички практически проблеми и сложността на доказването на тези обстоятелства, факт е, че те са напълно излишни. Защо изобщо трябва да се вземат предвид подобни съображения, когато единственото нещо, което трябва да се направи, е собственикът на превозното средство да приведе правното му положение в съответствие с неговото твърдяно фактическо положение и съответно да прекрати регистрацията на превозното средство или да предприеме съответните подходящи административни действия съгласно националното право — за определен срок или за постоянно?

28 Като естествено остава възможността в националното право да се предвидят диференцирани задължения за застраховане за подобни особени видове превозни средства (вж. по-горе т. 45 от настоящото заключение).

29 За други примери вж. хипотезите, посочени в точки 77 и 78 от заключението ми по дело Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290).

77. На трето и последно място, в очертания контекст предвиденото по този начин задължение осигурява и правилни стимули. Индиректно то ще подтиква собствениците на превозни средства да полагат необходимите грижи за имуществото си посредством действащо задължение за плащане по застраховката дотогава докато не бъдат предприети официални действия. Разбира се, изцяло въпрос на избор на собственика е дали да ремонтира повредения автомобил, да го продаде в състоянието, в което се намира, да го предаде за скрап, ако не може да бъде ремонтиран, или просто да го остави паркиран на някоя улица или в нечий двор. Ако все пак някое от тези решения води до прекратяване на „официалния живот“ на превозното средство, то на собственика следва да бъде възложено задължението да направи официални постъпки за прекратяване на регистрацията, като например предаде регистрационните номера или получи съответно подходящо публично удостоверение, макар и временно, потвърждаващо спирането на превозното средство от движение.

78. По този начин собственикът на превозното средство естествено би преминал от втората в четвъртата описана по-горе хипотеза, в която задължението за застраховане на съответното превозно средство отпада. В противен случай задължението за застраховане трябва да се запази.

4. Приложение в конкретния случай

79. Втората описана по-горе хипотеза дава ясен отговор на въпроса на запитващата юрисдикция. Според мен няма никакво съмнение, че задължението за застраховане може да продължи да съществува, доколкото жалбоподателят не е предприел никакви действия, за да удостовери формално техническото състояние на разглежданото превозно средство, така че да го направи негодно за използване, като официално прекрати неговата регистрация или като предприеме съответните други подходящи действия за спиране на превозното средство от движение съгласно националното право.

80. Извън това общо положение относно обхвата на задължението за застраховане, предвидено в член 3 от Директива 2009/103, и по-конкретно относно момента, в който това задължение се прекратява, не считам, че Съдът може да окаже допълнително съдействие на запитващата юрисдикция.

81. Първо, всички конкретни фактически обстоятелства, които са посочени от запитващата юрисдикция в акта ѝ за преюдициално запитване и в първия ѝ въпрос (че превозното средство е придобито от окръжната администрация по силата на съдебно решение, че се намира в частен имот — охраняем паркинг, а не на обществен път; че ще бъде унищожено по решение на собственика му), са полезни, за да се изложи и илюстрира разглежданото в главното производство положение. Те обаче не са релевантни за тълкуването на разглежданото право на Съюза.

82. Директива 2009/103, и по-специално член 3 от нея, изисква единствено държавите членки да въведат пълна и последователна уредба на задължителното застраховане на превозните средства, за да се осигури работеща предпазна мрежа на евентуалните пострадали при произшествия с моторни превозни средства. При положение че тази основна цел е постигната и от гледна точка на уредбата не е възможно превозни средства да се движат правомерно в държава членка, ако за тях липсва задължение да бъдат застраховани, като в този случай биха попаднали извън обхвата на член 3 и на член 10, параграф 1 от Директива 2009/103, е налице естествена възможност за възприемане на различни решения в държавите членки. Това предполага известно допустимо многообразие на конкретните резултати в различни, а дори и в сходни във фактологично отношение хипотези.

83. Второ, в тази допустима степен на многообразие в подходите и решенията винаги са възможни особени хипотези. Така е донякъде в конкретния случай, в който по силата на националното право въпросният автомобил Renault Clio 1.5 DCI на практика не може да бъде застрахован от жалбоподателя, докато получи официално доказателство за собственост, а това официално доказателство всъщност се бави вероятно поради нечие бездействие. В този контекст и като се има предвид фактът, че автомобилът се е намирал на охраняем паркинг и при всички положения не е могъл да се движи, в случая действително може да изглежда някак странно да се иска заплащане на дължимата застраховка.

84. Независимо дали хипотезата е особена или не, Съдът няма за задача да урежда конкретни застрахователни претенции на национално равнище. Съгласно член 267 ДФЕС от Съда може да се иска да се произнася относно *тълкуването* на всеки акт от правото на Съюза. Въпреки това *прилагането* на правото на Съюза по конкретни дела, а още повече прилагането на националните правни уредби, приети в рамките на правото на преценка на държавите членки при транспониране на правната уредба на Съюза, е сред поверените на националните юрисдикции задачи.

85. В рамките на това разпределение на задачите Съдът действително трябва да уточни общата уредба по член 3 от Директива 2009/103 и да установи какъв точно е предметният и времеви обхват на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ съгласно тази разпоредба, разгледана и тълкувана в цялостния контекст на тази директива. При все това след изпълнението на тази тълкувателна задача, ако е необходимо в съчетание с някои указания относно преценката на (не)съответствието на националните норми, транспониращи това задължение, прилагането на тези норми по конкретни дела и тяхното решаване е задача на националната юрисдикция.

86. Така, след предоставено тълкуване на член 3 от Директива 2009/103, с оглед на което е видно, че в приложимата в случая национална правна уредба няма нищо нередно, считам, съвсем откровено казано, че за Съда е без значение кой в крайна сметка ще плати застраховката на Renault Clio 1.5 DCI за периода от 7 февруари 2018 г. до 22 април 2018 г., когато по силата на съдебно решение Powiat Ostrowski (Островски окръг) придобива правото на собственост върху това превозно средство, което е негодно за движение, намира се в частен имот, а именно охраняем паркинг, а не в обществената пътна мрежа, и по решение на неговия собственик предстои да бъде унищожено.

V. Заключение

87. Предлагам на Съда да отговори на поставените от Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Виелкополски, Полша) преюдициални въпроси по следния начин:

„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 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство е задължително, когато то е официално регистрирано или се използва като превозно средство“.