РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

9 юни 2011 година *

По дело C-409/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Supremo Tribunal de Justiça (Португалия) с акт от 2 октомври 2009 г., постъпил в Съда на 27 октомври 2009 г., в рамките на производство по дело

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

срещу

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н K. Lenaerts, председател на състав, г-н D. Šváby (докладчик), г-н G. Arestis, г-н J. Malenovský и г-н T. von Danwitz, съдии,

* Език на производството: португалски.

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,
секретар: г-жа M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 27 януари 2011 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Ambrósio Lavrador и г-жа Olival Ferreira Bonifácio, от адв. L. Saraiva, advogado,

— за Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, от адв. J. M. Fonseca, advogado,

— за португалското правителство, от г-н L. Inez Fernandes и г-н D. Marinho Pires, в качеството на представители,

— за германското правителство, от г-н J. Möller и г-жа J. Kemper, в качеството на представители,

— за латвийското правителство, от г-жа K. Drēviņa и г-жа M. Borkoveca, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от г-жа N. Yerrell и г-жа M. Teles Romão, както и от г-н P. Guerra e Andrade, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на Директива 72/166/ЕИО 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10, наричана по-нататък „Първа директива“), на Втора директива 84/5/ЕИО 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, наричана по-нататък „Втора директива“), както и на Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (ОВ L 129, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Ambrósio Lavrador и г-жа Olival Ferreira Bonifácio, от една страна, и Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (наричано по-нататък „Fidelidade-Mundial“), от друга страна, относно обезщетението от последното на основание гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства за вредите, претърпени от жалбоподателите по главното производство, вследствие на пътнотранспортно произшествие с участието на тяхното ненавършило пълнолетие дете, движещо се с велосипед, и превозно средство, чиято гражданска отговорност е застрахована от Fidelidade-Mundial.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Съгласно член 3, параграф 1 от Първа директива:

„Всяка държава членка [...] предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е застрахована. Обхватът на покритата отговорност и условията за нейното покритие се определят въз основа на тези мерки“.

4 Член 2, параграф 1 от Втора директива гласи:

„Всяка държава членка предприема необходимите мерки, за да гарантира, че всяка законова разпоредба или всяка договорна клауза, съдържаща се в застрахователната полица, издадена в съответствие с член 3, параграф 1 на [Първа директива], която изключва от застраховка използването или управлението на моторно превозно средство от:

— лица, които нямат изрично или мълчаливо разрешение за това,

или

— лица, които нямат свидетелство за управление на МПС, даващо им възможност да управляват съответното моторно превозно средство,

или

— лица, които нарушават законовите технически изисквания, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното моторно превозно средство,

се счита, за целите на член 3, параграф 1 от [Първа директива], за нищожна по отношение на спорове на трети страни, които са пострадали при произшествие.

Разпоредбата или клаузата, обаче, посочена в първото тире, може да бъде задействана срещу лица, които доброволно са се качили в моторното превозно средство, което е причинило имуществената вреда или телесната повреда, когато застрахователят успее да докаже, че те са знаели, че моторното превозно средство е било откраднато.

Държавите членки имат избор — в случая на произшествия, настъпили на тяхна територия — да не прилагат разпоредбата на първата алинея, ако и доколкото пострадалият може да получи обезщетение за претърпяната вреда от социалноосигурителен орган“.

5 Член 1 от Трета директива предвижда:

„Без да се засягат разпоредбите на втора алинея на член 2, параграф 1 от [Втора директива], застраховките, посочени в член 3, параграф 1 от [Първа директива], покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство.

[…]“

6 Член 4 от Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 година за изменение на Директиви 72/166/ЕИО, 84/5/ЕИО, 88/357/ЕИО и 90/232/ЕИО на Съвета и Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на застраховка „Гражданска отговорност“ относно използването на моторни превозни средства (ОВ L 149, стр. 14; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212), озаглавен „Изменения на Директива 90/232/ЕИО“, гласи:

„[…]

2) Добавя се член 1а:

„*Член 1а*

Застраховката, посочена в член 3, параграф 1 от [Първа д]иректива, обхваща телесни увреждания и имуществени щети, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица по пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на МПС имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право. Настоящият член не засяга нито гражданската отговорност, нито размерите на щетите“.

[…]“

7 Съгласно съображение 16 от Директива 2005/14:

„Неимуществените и имуществените вреди на пешеходци, велосипедисти и други лица, които не използват моторни превозни средства, които обикновено са най-слабата страна при произшествия, следва да бъдат обхванати от

задължителната застраховка на превозното средство, участващо в инцидента, и да имат право на обезщетение съгласно националното гражданско законодателство. Това условие не засяга гражданската отговорност или нивото на сумите, отпуснати за вреди, при определено произшествие съгласно националното законодателство“.

8 Член 12 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, стр. 11), озаглавен „Специфични категории пострадали“, гласи:

„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.

[…]

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“.

Националното право

9 Съгласно член 503, параграф 1 от португалския Граждански кодекс:

„Лице, което управлява и използва сухопътно моторно превозно средство за свои цели, било то и чрез упълномощено лице, носи отговорност за вредите, произтичащи от присъщия на превозното средство риск, независимо дали то е в движение“.

10 Член 504, параграф 1 от посочения кодекс предвижда:

„Отговорността за вреди, причинени при използването на превозни средства, създава права за трети лица и за превозваните лица“.

11 Съгласно член 505 от посочения кодекс:

„Без да се засягат разпоредбите на член 570, предвидената в член 503, параграф 1 отговорност се изключва единствено когато произшествието може да се вмени на пострадалия или на трето лице, или когато то е резултат от непреодолима сила, която няма връзка с функционирането на моторното превозно средство“.

12 Съгласно член 570 от същия кодекс:

„1. Когато с виновното си поведение пострадалото лице е допринесло за причиняването или за утежняването на вредите, компетентната юрисдикция следва да реши, с оглед на тежестта на виновното поведение на едната или другата страна и на произтичащите от това последици, дали обезщетението трябва да бъде отпуснато изцяло, в намален размер или дори да не бъде присъдено обезщетение.

2. Когато отговорността се основава на проста презумпция за вина, виновното поведение на пострадалото лице изключва задължението за изплащане на обезщетение, освен ако не е предвидено друго".

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

13 На 12 юли 2002 г. ненавършилият пълнолетие син на жалбоподателите по главното производство, който се движел с велосипед, се сблъсква с моторно превозно средство, застраховано от Fidelidade-Mundial. Вследствие на това произшествие момчето загива.

14 В това отношение запитващата юрисдикция сочи, че в хода на предходните производства е установено, че въпросното произшествие е настъпило към 20,20 ч., в населено място от селски тип, на обградена със сгради улица и че детето се движело в платното за насрещно движение, без да спазва привилата за предимство.

15 Жалбоподателите по главното производство подават жалба срещу Fidelidade-Mundial — застраховател на превозното средство, участвало в произшествието, при което е загинал синът им, на основание гражданската отговорност при

използването на моторни превозни средства. С тази жалба заинтересованите лица искат да им бъде платено обезщетение от 207 080,78 EUR, както и да бъдат покрити всички медицински разходи и всички материални щети, на основание имуществени и неимуществени вреди, настъпили в резултат на посоченото произшествие.

16 Тъй като тази жалба е отхвърлена както от първата, така и от въззивната инстанция, жалбоподателите по главното производство сезират Supremo Tribunal de Justiça.

17 Относно обстоятелствата на произшествието, при което е загинал синът на жалбоподателите по главното производство, позовавайки се на решенията, постановени в първа и въззивна инстанция, запитващата юрисдикция отбелязва, че виновно било само детето в ранна възраст, което се е движело в платното за насрещно движение, без да спазва привилата за предимство и че водачът на превозното средство не е нарушил нито едно от задълженията, наложени от правилата за движение по пътищата, поради което не можело да му се търси никаква отговорност, независимо дали става въпрос за отговорност за риск или за виновна отговорност.

18 При все това в своето решение запитващата юрисдикция излага твърденията на жалбоподателите по главното производство, според които от водача на моторното превозно средство можело да се изисква повишено внимание и изключителна предпазливост с оглед на факта, че той познавал местопроизшествието, което постоянно се посещавало от деца. Според същите тези твърдения подобно небрежно поведение от страна на посочения водач имало отражение, в рамките на причинно-следствената връзка, върху процеса, завършил с настъпване на вредоносното събитие.

19 Според запитващата юрисдикция Съдът е приел, че гражданската отговорност е област, която остава в компетентността на държавите членки, като същевременно е уточнил в своето Решение от 30 юни 2005 г. по дело Candolin и др. (C-537/03, Recueil, стр. I-5745), че те трябва да я упражняват при спазване правото на Съюза и следователно не могат да лишат разпоредбите на Първа, Втора и Трета директива от тяхното полезно действие. Тези разпоредби биха били

лишени от подобно действие по-конкретно ако единствено въз основа на съображението, че вредите могат да се вменят на самото пострадало лице, национална правна уредба изключи или ограничи по несъразмерен начин правото на обезщетение.

20 Предвид тази практика на Съда запитващата юрисдикция изразява съмнения относно съвместимостта на режима на гражданска отговорност, приложим към спора по главното производство, с разпоредбите от правото на Съюза, посочени в точки 3—5 от настоящото решение.

21 При тези условия Supremo Tribunal de Justiça решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли разпоредбите на член 1 от Трета директива […] да се тълкуват в смисъл, че не допускат възможността съгласно португалското законодателство, и по-конкретно съгласно член 503, параграф 1 и членове 504, 505 и 570 от Гражданския кодекс, при пътнотранспортно произшествие, настъпило при обстоятелства на време, място и начин, като тези в настоящото дело, да се изключи или ограничи правото на обезщетение на ненавършило пълнолетие лице — самото то пострадало от произшествието — единствено поради съображението че това лице отчасти или дори изцяло е допринесло за настъпването на вредата?“.

По преюдициалния въпрос

22 В самото начало следва да се отбележи, както правилно е подчертало германското правителство, че макар и поставеният въпрос да се отнася единствено до член 1 от Трета директива, при все това от акта за преюдициално запитване, разглеждан като цяло, следва, че с въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали Първа, Втора и Трета директива трябва да се

тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която ограничава или изключва правото на обезщетение на лице, пострадало при произшествие с моторно превозно средство, поради това че това лице отчасти или напълно е допринесло за настъпването на вредата.

23 В това отношение следва да се напомни, на първо място, че видно от преамбюлите на Първа и Втора директива, същите целят, от една страна, да осигурят свободното движение както на превозните средства с обичайно домуване на територията на Европейския съюз, 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 се ползват от сходно третиране, независимо от това къде на територията на Съюза е настъпило произшествието (Решение от 28 март 1996 г. по дело Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, стр. I-1829, точка 13, Решение от 14 септември 2000 г. по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, стр. I-6711, точка 24, както и Решение от 17 март 2011 г. по дело Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Сборник, стр. I-1821, точка 24).

24 Следователно Първа директива, в изменената ѝ и допълнена с Втора и Трета директива редакция, налага на държавите членки да гарантират, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на тяхна територия е застрахована, и уточнява по-специално видовете вреди и третите пострадали лица, които тази застраховка трябва да покрива (вж. Решение по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, точка 27, както и Решение по дело Carvalho Ferreira Santos, точка 27, посочени по-горе).

25 Следва обаче да се напомни, че задължението за покриване от застраховката „Гражданска отговорност“ на вредите, причинени от моторни превозни средства на трети лица, се различава от обхвата на обезщетението на последните 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 (Решение по дело Carvalho Ferreira Santos, посочено по-горе, точка 31 и цитираната съдебна практика).

26 Всъщност Съдът вече е приел, че от предмета на Първа, Втора и Трета директива и от текстовете им е видно, че те не целят да хармонизират режима на гражданска отговорност в държавите членки и че при сегашното състояние на общностното право последните остават свободни да определят режим на гражданска отговорност, приложим към произшествията, причинени при използването на превозни средства (Решение по дело Carvalho Ferreira Santos, посочено по-горе, точка 32 и цитираната съдебна практика). Относно вредите, претърпени от лицата на пътя, които не използват моторни превозни средства, този анализ е потвърден с разпоредбите на член 1а от Трета директива, които са възпроизведени в член 12, параграф 3 от Директива 2009/103.

27 При все това държавите членки са длъжни да гарантират, че приложимата съгласно националното им право гражданска отговорност е застрахована в съответствие с разпоредбите на трите директиви, посочени по-горе (Решение по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, посочено по-горе, точка 29, Решение от 19 април 2007 г. по дело Farrell, C-356/05, Сборник, стр. I-3067, точка 33, както и Решение по дело Carvalho Ferreira Santos, посочено по-горе, точка 34).

28 На второ място, от съдебната практика следва, че държавите членки трябва да упражняват своята компетентност в тази област при спазване правото на Съюза и че разпоредбите на националното право, които уреждат обезщетението за произшествия, причинени при използването на превозни средства, не могат да лишат Първа, Втора и Трета директива от тяхното полезно действие (вж. в този смисъл Решение по дело Ruiz Bernáldez, точка 19, Решение по дело Candolin и др., точки 27 и 28, както и Решение по дело Farrell, точка 34, посочени по-горе).

29 Както Съдът е уточнил, посочените директиви биха били лишени от подобно действие, ако единствено поради приноса на пострадалото лице в настъпването на вредата национална правна уредба, основаваща се на общи и абстрактни критерии, откаже на пострадалото лице правото да бъде обезщетено от задължителната застраховка на автомобилистите или пък ограничи подобно право по несъразмерен начин (вж. в този смисъл Решение по дело Candolin и др., посочено по-горе, точка 29). Ето защо обхватът на обезщетението на пострадалото лице може да бъде намален само при изключителни обстоятелства след индивидуална преценка (Решение по дело Candolin и др., посочено по-горе, точка 30).

30 Така Съдът стига до извода, че член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива не допускат национална правна уредба, която позволява — на основание приноса на пътник в настъпването на понесената от него вреда — да се откаже или да се ограничи по несъразмерен начин обезщетението, изплащано от задължителната застраховка на автомобилистите (Решение по дело Candolin и др., посочено по-горе, точка 35). Този извод е потвърден в Решение по дело Farrell, посочено по-горе (точка 35).

31 Следва да се отбележи, че за разлика от обстоятелствата, довели до постановяването на посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., както и Решение по дело Farell, в делото по главното производство правото на обезщетение на пострадалите лица при произшествие е накърнено не поради ограничаването на покритието на гражданската отговорност с разпоредбите в областта на застраховането, а поради ограничаването на гражданската отговорност на застрахования водач по силата на приложимия режим на тази отговорност.

32 В това отношение от акта за преюдициално запитване следва, че членове 503 и 504 от португалския Граждански кодекс предвиждат обективна отговорност в случай на пътнотранспортно произшествие, но че в съответствие с член 505 от този кодекс предвидената в член 503, параграф 1 от него отговорност за риск се изключва, ако произшествието може да се вмени на пострадалото лице. Освен това, когато с виновното си поведение пострадалото лице е допринесло за причиняването или за утежняването на вредите, член 570 от португалския Граждански кодекс предвижда, че с оглед на тежестта на това виновно поведение посоченото лице ще бъде лишено напълно или отчасти от обезщетение.

33 С други думи, приложимото в спора по главното производство национално законодателство има за цел да изключи, в контекст като този по настоящото дело, отговорността за риск на водача на превозно средство, участвало в произшествие, само когато това произшествие може да се вмени изключително на пострадалото лице. Освен това, в случай че с виновното си поведение пострадалото лице е допринесло за причиняването или за утежняването на претърпените от него вреди, обезщетението, което ще му бъде присъдено по силата на това законодателство, е съразмерно на тежестта на това виновно поведение.

34 За разлика от съответните правни обстоятелства по делата, по които са постановени посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., както и Решение по дело Farrell, в случай на принос на пострадалото лице в собственото му увреждане, посоченото законодателство следователно не води до автоматично изключване или несъразмерно ограничаване на неговото право — в случая правото на родителите на починалото ненавършило пълнолетие дете, което се е движело с велосипед в момента на сблъсъка с моторно превозно средство — на обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на водача на превозното средство, участник в произшествието. Ето защо това законодателство не засяга предвидената от правото на Съюза гаранция, че съгласно приложимия по националното право режим гражданската отговорност трябва да бъде застрахована в съответствие с разпоредбите на трите директиви, посочени по-горе (вж. Решение по дело Carvalho Ferreira Santos, посочено по-горе, точки 43 и 44).

35 С оглед на изложените по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че Първа, Втора и Трета директива трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат национални разпоредби в областта на правото на гражданската отговорност, които позволяват да се изключи или да се ограничи правото на пострадалото от произшествие лице да търси обезщетение на основание застраховката „Гражданска отговорност“ на участвалото в произшествието моторно превозно средство, въз основа на индивидуална преценка на изключителния или частичен принос на това пострадало лице в собственото му увреждане.

По съдебните разноски

36 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 (трети състав) реши:

Директива 72/166/ЕИО 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, Втора директива 84/5/ЕИО 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) и Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат национални разпоредби в областта на правото на гражданската отговорност, които позволяват да се изключи или да се ограничи правото на пострадалото от произшествие лице да търси обезщетение на основание застраховката „Гражданска отговорност“ на участвалото в произшествието моторно превозно средство, въз основа на индивидуална преценка на изключителния или частичен принос на това пострадало лице в собственото му увреждане.

Подписи