ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА C. STIX-HACKL
представено на 5 октомври 2006 година [1]

I — Въведение

1. В настоящото преюдициално дело Съдът трябва да отговори на въпроса дали в областта на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства дадено лице следва да се счита за „пътник“ по смисъла на член 1 от Директива 90/232/ЕИО на Съвета [2], когато е жертва на пътно транспортно произшествие, пътувайки в превозно средство, което нито е предназначено за превоз на пътници, нито е оборудвано със седалки за тази цел. Освен това препращащата юрисдикция поставя на Съда втори въпрос относно възможността правните субекти да се позоват на предоставените им с член 1 от Директива 90/232 права пред националните съдилища.

II — Правна уредба

А — Общностно право

2. В съответствие с член 1 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета [3] „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и се задвижва от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени“.

3. Член 3, параграф 1 от Първа директива предвижда:

„Всяка държава-членка [...] предприема всички подходящи мерки, с които да

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — 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 (МПС) (ОВ L 129, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“).

3 — [...] 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“).

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 84/5/ЕИО на Съвета [4] 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 от Директива 72/166/ЕИО, 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 Директива 72/166/ЕИО, за нищожна по отношение на застрахователно събитие 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.

4 — [...] от 30 декември 1983 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС), изменена с Трета директива (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").

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

5. В съответствие с второ, трето, четвърто и пето съображение от Трета директива:

„като има предвид, че член 3 от Директива 72/166/ЕИО изисква всяка държава-членка да предприеме всички подходящи мерки, за да гарантира, че гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства с обичайно домуване на нейна територия, е покрита със застраховка; като има предвид, че степента на покритата отговорност и условията и правилата на застрахователното покритие трябва да се определят на базата на тези мерки;

като има предвид, че Директива 84/5/ЕИО [...] намали значително несъответствията между нивото и съдържанието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност" в държавите-членки; като има предвид, обаче, че все още съществуват значителни несъответствия при такива застрахователни покрития;

като има предвид, че на пострадалите при злополуки с моторни превозни средства трябва да се гарантира съпоставимо третиране, независимо от това къде в Общността е настъпило произшествието;

като има предвид, че в някои държави членки съществуват, по-специално, празноти в покритието на задължителните застраховки за пътници в моторните превозни средства; като има предвид, че за да се защити тази особено уязвима категория на потенциални пострадали, тези празноти трябва да бъдат запълнени;

[...]"

6. Според член 1 от Трета директива:

„Без да се засягат разпоредбите на член 2, параграф 1, втора алинея от Директива 84/5/ЕИО, застраховките, посочени в член 3, параграф 1 от Директива 72/166/ЕИО покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство.

По смисъла на настоящата директива терминът „моторно превозно средство" се използва, както е определен в член 1 от Директива 72/166/ЕИО."

Б — Национално право

7. Член 56 от Road Traffic Act 1961 (Закон за движение по пътищата, наричан по-нататък „Законът от 1961 г.") предвижда задължението за сключване на застраховка при използването на превозно средство, както следва:

„(1) Лице (наричано по-нататък „ползвател") няма право да използва механично задвижвано превозно средство на публично място, освен ако автомобилен застраховател или освободено от задължение лице не отговаря за причинените вреди от небрежното използване на превозното средство или освен ако не е в сила:

(a) призната застрахователна полица, с която ползвателят или всяко друго лице, което може да е отговорно за вредите, причинени от небрежното използване на превозното средство от ползвателя, е осигурен за всяка стойност без ограничение [...], която ползвателят или неговият личен представител са длъжни да платят на всяко лице (освен на изключените лица) като обезщетение или разноски за телесни повреди и имуществени вреди, дължащи се на небрежната употреба на превозното средство от ползвателя [...]".

8. Член 65 (1) (a) от Закона от 1961 г., допълнен с Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (наричан по-нататък „Правилникът от 1992 г."), определя изключените лицата, както следва:

„(a) Всяко лице, което търси обезщетение за претърпени от него телесни повреди при пътуване в или върху механично задвижвано превозно средство [...], за което се отнася съответният релевантен документ, различно от механично задвижвано превозно средство или средства, образуващи съвкупност от превозни средства от един тип, определен за целите на този параграф от приетия от министъра правилник, доколкото този правилник не предвижда задължителна застраховка „Гражданска отговорност", обхващаща пътниците на:

(i) всяка част от механично задвижвано превозно средство, различно

от големите превозни средства на обществения транспорт, освен ако тази част не е проектирана и снабдена със седалки за пътници;

[...]".

9. Съгласно предоставените му с член 5 и член 65 (1) (а) от Закона от 1961 г. правомощия министърът приема Правилника от 1992 г., като член 4 от него предвижда включването на нов член 6 в Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (наричан по-нататък „Правилникът от 1962 г."), както следва:

„(1) Определените за целите на параграф (а) от подраздел (1) на раздел 65 от закона превозни средства са посочени, както следва:

(а) превозни средства, различни от мотопеди, които са проектирани и оборудвани със седалки за пътници;

(б) мотопеди, които са проектирани и оборудвани със седалки за пътници.

(2) Подпараграф (а) от параграф (1) от този член влиза в сила на 31 декември 1995 г.

(3) Подпараграф (б) от параграф (1) от този член влиза в сила на 31 декември 1998 г."

10. Препращащата юрисдикция уточнява, че тълкуването на член 56 във връзка с член 65 (1) (а) от Закона от 1961 г. предполага лице, което използва превозно средство, да разполага с призната застрахователна полица, която да покрива отговорността му за телесни повреди, претърпени от лицата, пътуващи в превозното средство, освен изключените лица. Изключени са тези лица, които търсят обезщетение за претърпяната вреда в превозно средство, чийто тип е различен от посочените от министъра в правилника. В следствие на това, що се отнася до посочените от министъра в правилника превозни средства, съществува задължение за сключване на задължителна застраховка „Гражданска отговорност" за вредите, причинени на лицата, пътуващи в тези превозни средства.

Когато обаче министърът определя дадено превозно средство или тип превозни средства, той няма правомощие да разпростира задължението за застраховане по отношение на вредите, причинени на лицата, пътуващи във всяка част от превозното средство или от типа превозни средства, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници.

III — Факти и развитие на главното производство, преюдициални въпроси

11. На 26 януари 1996 г. г-жа Farrell става жертва на пътнотранспортно произшествие като пътник в превозно средство. Собственикът и водач на превозното средство г-н Whitty загубва контрола върху превозното средство, което се блъска в стена. Превозното средство е камионетка, чиято задна част не е нито проектирана, нито оборудвана за превоз на пътници, така че не е снабдена със седалки. В момента на произшествието г-жа Farrell се намира седнала на пода в задната част на превозното средство, тоест в частта от превозното средство, която не е снабдена със седалки.

12. След произшествието се оказва, че г-н Whitty не е застрахован. Поради това г-жа Farrell се обръща с искане за обезщетение към MIBI, позовавайки се на спогодба, сключена между тази организация и министъра през 1988 г. (наричана по-нататък „спогодбата"). По силата на тази спогодба MIBI се задължава да обезщетява пострадалите от пътнотранспортни произшествия, когато участници в тях са водачи, които не са сключили задължителната застраховка, предвидена в Закона от 1961 г.

13. MIBI обаче отказва да обезщети г-жа Farrell, тъй като тя е пътувала в част от превозното средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за превоз на пътници. MIBI счита, че отговорността за нанесените на молителката телесни повреди не е отговорност, за която застраховката е задължителна по силата на Закона от 1961 г., поради което спогодбата не намира приложение и MIBI не е длъжно нито да обезщети молителката, нито да се съобрази със съдебно решение, с което тя би могла да се снабди срещу г-н Whitty.

14. През септември 1997 г. г-жа Farrell завежда дело срещу всички ответници по главното производство. През юли 2001 г. тя се снабдява с решение срещу г-н Whitty. Оценката на претърпените вреди е отложена за решението по същество.

15. В доводите си ищцата иска съдът да установи, че националното законодател-

ство в сила към момента на произшествието не транспонира правилно всички релевантни разпоредби от Първа директива, изменена с Трета директива, и в частност член 1 от Трета директива. Призованите по делото пред националния съд органи и MIBI отхвърлят тезата, че националните мерки, които са в сила към момента на произшествието, не транспонират правилно разпоредбите на член 1 от Трета директива. Така въпросните органи посочват, че доколкото не предвижда задължителна застраховка за гражданската отговорност спрямо пътници, намиращи се във всяка част на механично задвижвано превозно средство, различно от големите обществени превозни средства, освен ако въпросната част не е проектирана и оборудвана със седалки за пътници, националната уредба привежда в действие релевантните разпоредби на директивите по подходящ и позволен начин, като в действителност релевантните разпоредби на общностното право допускали задължението за застраховане на гражданската отговорност да не се разпростира спрямо лица, които се намират в посочената част от превозното средство.

16. При тези обстоятелства High Court of Ireland поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) По силата на член 1 от 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 задължена ли е Ирландия след 31 декември 1995 г. — краен срок за Ирландия за транспониране на разпоредбите на посочената Трета директива относно пътниците в превозните средства, различни от мотоциклети — да изисква задължителна застраховка „Гражданската отговорност“ за вредите, причинени на лица, които пътуват в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници?

2) В случай че отговорът на първия въпрос е положителен, член 1 от Трета директива предоставя ли на лицата права, на които те да могат се позовават директно пред националните съдилища?“

IV — Анализ

А — Предварителни бележки

17. Настоящото дело се отнася до общностната уредба в областта на задъл-

жителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилите. Тази уредба произтича от редица директиви, предназначени да улеснят движението на автомобили между държавите-членки.

18. В този смисъл, що се отнася до моторните превозни средства, Първа директива налага задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването им, с оглед на покриване риска от телесни повреди. Покритието на застраховката следва да обхване причинените на територията на други държави-членки вреди според действащите им законодателства.

19. Втора директива цели да се намалят различията между държавите-членки по отношение степента и съдържанието на задължителното застраховане на отговорността, като по-специално определя минималните суми на покритие. Освен това задължителната застраховка трябва да покрива както телесните повреди, така и имуществените вреди. Втора директива предвижда и непротивопоставимост спрямо третите пострадали лица на договорни клаузи, според които не е налице покритие в случай на използване или управление на превозно средство от лица, които нямат разрешение за това, лица, които нямат свидетелство за управление, или лица, които нарушават законовите технически изисквания, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното моторно превозно средство [5]. На последно място Втора директива налага създаването на гаранционен фонд, който има за задача да поеме обезщетението на имуществените вреди и телесните повреди, причинени от неидентифицирано или незастраховано превозно средство [6].

20. Трета директива също цели да намали различията между държавите-членки, по-специално като преодолее празнотите в покритието на задължителните застраховки за пътници [7]. Трета директива включва и разпоредби относно териториалния обхват на покритието, както и достъпа до гаранционните фондове.

21. Четвърта директива [8], която не е приложима към обстоятелствата по главното производство, се отнася основно до уреждането на претенции от пътнотранспортни произшествия, настъпили извън страната на произход на претендиращите лица. С цел улесняване иска на пострадалия, директивата му позволява да действа в неговата държавата по пребиваване

5 — Член 2, параграф 1 от Втора директива.

6 — Член 1, параграф 4 от Втора директива.

7 — Вж. по-специално пето съображение от Трета директива: „[...] в някои държави членки съществуват, по-специално, празноти в покритието на задължителните застраховки за пътници в моторните превозни средства; като има предвид, че за да се защити тази особено уязвима категория на потенциални пострадали, тези празноти трябва да бъдат запълнени“.

8 — Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 май 2000 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства и за изменение на Директиви 73/239/ЕИО и 88/357/ЕИО на Съвета (Четвърта директива за автомобилното застраховане) (ОВ L 181, стр. 65; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 4, стр. 65, наричана по-нататък „Четвърта директива“).

спрямо представител за уреждане на претенции, назначен в тази държава от застрахователното предприятие на виновния водач.

22. На последно място Директива Директива 2005/14/ЕО [9] осъвременява и подобрява общностната система на автомобилните застраховки, по-конкретно предоставяйки на всички пострадали предвиденото от Четвърта директива право на пряк иск.

23. Важно е да се отбележи, че от самото начало общностната уредба се включва в по-стара уредба — тази на системата „Зелена карта“, създадена на 1 януари 1953 г. под егидата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и ръководена от учредения в Лондон през 1949 г. Съвет на бюрата. От една страна тази система има за задача да следи дали трети страни, които са пострадали при пътнотранспортно произшествие, няма да са ощетени поради обстоятелството, че понесените от тях имуществени и неимуществени вреди са причинени от чуждестранен водач, а не от лице, което пребивава в тяхната държава, и от друга страна, да се избегне необходимостта водачите да договарят застрахователно покритие във всяка държава, която посещават.

24. Системата „Зелена карта“ се основава на националните бюра [10], които от една страна поемат отговорността за управлението и уреждането на претенции, произтичащи от произшествия, причинени от чуждестранни водачи, а от друга страна са гаранти за издадените на застрахованите лица от членуващите в бюрата застрахователни дружества удостоверения за автомобилна застраховка („Зелена карта“).

25. В обобщение следва да се вземе предвид, че общностното право предвижда въвеждането на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства. Третите пострадали лица разполагат с пряк иск срещу застрахователя на гражданската отговорност, а при неуспех — срещу териториално компетентния автомобилен гаранционен фонд. В замяна на това общностното право не осъществява сближаване на нормите относно гражданската отговорност в областта на пътнотранспортните произшествия. При тези условия се поставя въпроса дали и в каква степен застрахователят на гражданската отговорност или гаранционните

9 — 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).

10 — Вж. определението в член 1 от Първа директива: „професионална организация, създадена в съответствие с Препоръка № 5, приета на 25 януари 1949 г. от Подкомитета по автомобилен транспорт на Комитета по вътрешен транспорт към Икономическата комисия за Европа на Обединените нации, и която обединява застрахователните предприятия, които в дадена държава са получили разрешение да извършват дейност по застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства“.

фондове могат да изтъкнат срещу третите пострадали лица не само липсата на отговорност на застрахованото лице, но и поведението на третите пострадали лица или изключенията, изведени от застрахователния договор [11].

Б — По първия преюдициален въпрос

1. Обобщение на доводите на страните

26. *Г-жа Farrell* и *Комисията* считат по същество, че член 1 от Трета директива изисква във всички държави-членки задължителната застраховка да покрива вредите, причинени на пътуващите в част от превозно средство, която не е нито проектирана за превоз на пътници, нито снабдена със седалки за тази цел, докато ирландското правителство и *MIBI* имат противоположно становище по въпроса.

27. Позовавайки се на дело Withers [12], *г-жа Farrell* посочва, че Първа и Втора директива не задължават държавите-членки да изискват задължителна застраховка в областта на гражданската отговорност, произтичаща от телесни повреди, причинени на пътуващите в част от превозно средство, която не е предназначена за превоз на пътници, нито оборудвана за целта. Освен това тя обаче подчертава, че член 1 от Трета директива променя задълженията на държавите в областта на задължителната застраховка, като ги кара да гарантират, че застраховката ще обхваща всички пътници в превозните средства. Следователно Трета директива не предоставя на държавите никакво право за преценка по този въпрос.

28. Г-жа Farrell отбелязва, че посоченото в член 1 от Трета директива понятие „пътник“ не е дефинирано по никакъв начин. От постановеното по дело Withers [13] определение произтичало, че пътници са пътуващите в превозните средства лица, независимо дали са в седнало положение или не. Според нея няма да се налага в посоченото определение Съдът да употребява думата „седящ“, ако използваното в Трета директива понятие „пътник“ се тълкува като включващо само седящите лица. Освен това г-жа Farrell отбелязва, че Съдът споменава и пътниците на пътеката във връзка с частта от превозно средство, която не е оборудвана със седящи места. Било видно, че ако е искал да установи разграничение между пътниците и другите пътуващи в превозно средство лица, Съдът е можел да използва думите „лице“ или „индивид“ вместо „пътник“.

11 — Вж. в това отношение посочената в член 2, параграф 1 от Втора директива норма, а що се отнася до гаранционните фондове — член 1, параграф 4, трета алинея от Втора директива.

12 — Определение на Съда (първи състав) от 14 октомври 2002 г. по дело Withers (C-158/01, Recueil, стр. I-8301).

13 — Посочено в бележка под линия 12, точка 21.

29. Според г-жа Farrell от това следва, че член 1 от Трета директива трябва да се тълкува като задължаващ държавите-членки да изискват застраховка „Гражданска отговорност“ за вреди, причинени на лица, намиращи се в част от превозно средство, която нито е проектирана за транспорт на пътници, нито е снабдена със седалки за целта. Този извод не можел да се постави под въпрос въз основа на протокола на Съвета по повод приемането на обща позиция във връзка с Трета директива, в съответствие с който „Съветът и Комисията декларират, че разпоредбите на член 1 не засягат правните разпоредби на държавите-членки по отношение на обезщетението на пътници, отговорни за произшествието, пътници, чийто брой надхвърля позволеното, или пътници, превозвани в превозно средство, което не е проектирано за превоз на други лица, освен на водача“. В действителност г-жа Farrell посочва, че според съдебната практика [14], когато в директивата не е направено изрично позоваване на включената в протокола на Съвета декларация, този протокол не може да се използва за тълкуването на съответната директива.

30. *Ирландското правителство* счита, че е транспонирало правилно Трета директива, тъй като тя не задължавала държавите-членки да гарантират, че задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ покрива телесните повреди на лица, които се намират в част от превозно средство, която нито е проектирана за превоз на пътници, нито е снабдена със седалки за целта.

31. Тъй като понятието „пътник“ не е дефинирано в Трета директива, ирландското правителство смята, че държавите-членки трябва да определят кои от пътуващите в превозните средства лица следва да се считат за „пътници“ за целите на Трета директива. Според ирландското правителство понятието „пътник“ задължително предполагало наличието на превозно средство, снабдено със седящи места, и наличието на място за съответния пътник. Този подход съответствал на замисъла на Съвета към момента на приемане на въпросната директива. Освен това ирландското правителство твърди, че според Комисията Трета директива не препятствала държавите-членки да предвидят изключения от покритието като споменатите в Правилника от 1992 [15].

32. Ирландското правителство счита, че понятието „пътник“ по смисъла на член 1 от Трета директива следва да се различава от случаите, когато „пътник“ се използва в по-общ смисъл, за да обозначи различно от водача лице, което се намира в превозното средство или върху него. Както се

14 — Решение от 30 януари 1985 г. по дело Комисия/Дания (143/83, Recueil, стр. 427, точки 12 и 13) и Решение от 26 февруари 1991 г. по дело Antonissen (C-292/89, Recueil, стр. I-745, точки 17 и 18).

15 — В това отношение ирландското правителство се позовава на писмо от 4 май 1990 г. от директора на Генерална дирекция „Финансови институции и дружествено право“ на Европейската комисия, в което по-конкретно се споменава, че било съвсем ясно, че при липса на определение в директивата на понятието „пътник“ държавите-членки явно разполагали с определена свобода, за да определят случаите, при които лице, движещо в превозно средство или върху него по опасен начин, който не е предвиден от автомобилния производител, повече не може да се счита за „пътник“.

пояснява в делото Mendes Ferreira [16], при липса на всякакво определение за понятието „пътник“ в Трета директива и поради наличието на право на преценка на държавите-членки на последните било позволено да определят случаите, при които лице, движещо се по опасен и непредвиден от автомобилния производител начин в превозно средство или върху него, не може повече да се счита за пътник по смисъла на член 1 от тази директива.

33. Освен това ирландското правителство посочва, че неговият подход съответствал изцяло на изискванията за безопасност. Според него една от целите на дадено превозно средство е да транспортира по сигурен начин лицата, различни от водача. В това отношение въпросното правителство се позовава, от една страна, на постоянните усилия за подобряване на сигурността/безопасността на превозните средства, а от друга страна, на изискванията на вътрешното и общностното право във връзка с поставянето и използването на обезопасителни колани в превозните средства [17]. Следователно изборът на Ирландия да не изисква задължителна застраховка за пътниците в части на превозните средства, които не са проектирани за превоз на пътници (например в лопатата на багер), съответствал изцяло на националната политика относно безопасността на движението по пътищата.

34. Несъвместимо с такъв подход било да се приеме, че пътниците могат да пътуват в части от превозните средства, които не са проектирани за превоз на пътници и не са снабдени с подходящи обезопасителни системи. Също от гледна точка на общностното право било парадоксално да се въвеждат директиви относно производството, оборудването и използването на превозни средства, за да се нормализира тяхната сигурност и да се изисква наличието на обезопасителни колани за всички пътници, а в същото време да се настоява лицата, пътуващи в която и да е част на превозно средство, включително на покрива му или под него, да бъдат обезщетени чрез застраховка, въпреки че тези лица сами са се поставили в опасна ситуация.

35. От своя страна *Комисията* заключава, че спорът се отнася основно до обхвата на задължението за осигуряване на произтичащото от член 1 от Трета директива задължително застрахователно покритие на телесните повреди на пътниците. Тя уточнява, че преди приемането на тази директива положението на пътниците в превозните средства не е било изрично уредено на общностно равнище. В замяна на това Комисията поддържа, че

16 — Решение от 14 септември 2000 г. по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, стр. I-6711).

17 — Ирландското правителство посочва като пример Директива 76/115/ЕИО на Съвета от 18 декември 1975 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно анкерните закрепвания на обезопасителните колани на моторни превозни средства (ОВ L 24, стр. 6; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 2, стр. 146), Директива 77/541/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки по отношение на обезопасителните колани и на системите за задържане на моторните превозни средства (ОВ L 220, стр. 95; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 3, стр. 243), изменена с Директива 90/628/ЕИО на Комисията от 30 октомври 1990 г. за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 77/541/ЕИО (ОВ L 341, стр. 1) и Директива 91/671/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка със задължителното използване на обезопасителни колани в моторните превозни средства под 3,5 тона (ОВ L 373, стр. 26; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 99).

посоченият член изрично разпростира покритието на наложената от член 3, параграф 1 от Първа директива задължителна застраховка върху телесните вреди на „всички пътници, освен [...] водача", както свидетелства и точка 34 от Решение по дело Mendes и Delgado Correia Ferreira [18] [19].

36. Според Комисията член 1 от Трета директива целял да установи универсален подход относно покритието на пътниците, с необходимото следствие, че понятието „пътник" трябва да има общностна дефиниция. Тъй като това понятие обаче не било изрично дефинирано в Трета директива, за „пътник" се считал „пътуващ в или върху обществено или частно превозно средство; всеки намиращ се в такова превозно средство, който обаче не е водач, пилот или член на екипажа" [20].

37. Комисията посочва, че Трета директива има за цел да гарантира високо ниво на защита на потребителите в областта на автомобилното застраховане и че едно широко определение на понятието „пътник" би позволило да се постигне по-добре тази цел, предоставяйки защита на всяко пътуващо в дадено превозно средство лице. Тя добавя, че понятието „превозно средство" е дефинирано доста общо в член 1, параграф 1 от Първа директива. Комисията посочва, че правната уредба съдържа специално изключение за лицата, които доброволно са се качили в превозно средство, знаейки, че е откраднато. В замяна на това тази правна уредба не казвала нищо относно положението на лице, намиращо се в превозно средство по начин, който не е предвиден от производителя, макар очевидно да може да се приеме, че това поставя същите проблеми във връзка с обществения ред.

38. Що се отнася до декларацията в протокола на Съвета към момента на приемането на обща позиция на Съвета, Комисията твърди, че такава обща декларация, която не е посочена в текста на разпоредба на вторичното право, не може да се използва за тълкуването на тази разпоредба [21]. В частност декларация, която противоречи на текста или на структурата на дадена директива, не би могла да промени категорията лица, които трябва да бъдат обхванати от задължителната застраховка [22].

39. Освен това Комисията счита, че декларацията не е съставена изрично за да изясни понятието „пътник" като такова, нито в резултат на това да определи обхвата на задължението за застраховане. Според нея посочената декларация по-

18 — Решение, посочено в бележка под линия 16.

19 — „Трябва обаче да се посочи, че ако член 1 от Трета директива разпростира задължителното покритие, наложено от член 3, параграф 1 от Първа директива, който е уточнен и допълнен от Втора директива, върху телесните повреди, причинени на всички пътници освен водача, от настоящото решение произтича, че той не определя вида гражданска отговорност, който задължителната автомобилна застраховка следва да покрие".

20 — Приета от Комисията дефиниция на New Shorter Oxford Dictionary, 1993 г.

21 — Решение по дело Antonissen, посочено по-горе, точка 14 и Решение от 10 януари 2006 г. по дело Skov и Bilka и др., C-402/03, Recueil, стр. I-199.

22 — Вж. по аналогия Решение по дело Skov и Bilka, посочено по-горе, точка 43.

скоро предвижда някои положения, при които обезщетението би могло да се ограничи по съображения, свързани с отговорността на пострадалия.

40. По повод на това ограничение, Комисията се позовава на Решение по дело Candolin [23], в което Съдът е трябвало да разгледа разпоредба на финландското право, която позволява да се намали обезщетението на пътник предвид собствената му отговорност, ако водачът на превозното средство е бил в нетрезво състояние. Тя подчертава, че в това дело Съдът е отхвърлил твърдението, че общностното право не определя никакво ограничение при преценка на приноса на пътника за настъпване на претърпяната вреда съгласно националното право, уреждащо гражданската отговорност, и че обхватът на обезщетението може да се ограничи само при изключителни обстоятелства, след индивидуална преценка (а не на основата на общи и абстрактни критерии) [24]. В това отношение Комисията привлича вниманието върху последвалото обстоятелствата по главното производство изменение на Трета директива, осъществено с Директива 2005/14/ЕО [25], която включва нова алинея в член 1 от Трета директива [26].

41. Освен това Комисията счита, че положението на лице, което само приема или решава да пътува в част от превозно средство, която не е снабдена със седалки за пътници, не може да се приравни на твърде конкретните и сериозни обстоятелства, обосноваващи изключение от задължението за застраховане. Такова изключение е предвидено в Трета директива спрямо пътниците, които доброволно и съзнателно пътуват в откраднато превозно средство, както и във Втора директива, съдържаща дерогация от задължението за обезщетение на лица, които доброволно са се качили в причинилото вредата превозно средство, когато доказано са знаели, че то не е било застраховано.

42. Следователно Комисията е на мнение, че за целите на член 1 от Трета директива, понятието „пътник“ е много широко и обхваща всяко лице, което се придвижва чрез превозно средство.

23 — Решение от 30 юни 2005 г. по дело Candolin, C-537/03, Recueil, стр. I-5745.

24 — Решение по дело Candolin, посочено по-горе, точки 29 и 30.

25 — Посочена по-горе, бележка под линия 9.

26 — „Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че всички законови разпоредби и всички договорни клаузи, съдържащи се в застрахователна полица, която не осигурява застрахователно покритие на пътник на основание, че той е знаел или е трябвало да знае, че шофьорът на превозното средство е бил под въздействието на алкохол или друго упойващо вещество по време на произшествието, се считат за невалидни по отношение на исковете на такъв пътник.“

2. Съображения

а) Текст и нормативен контекст на член 1 от Трета директива

43. Макар понятието за превозно средство да е дефинирано в член 1 от Първа директива, не може да се каже същото за понятието „пътник". Освен това член 1 от Трета директива споменава „всички пътници, освен [...] водача", като посочва, че качеството „пътник" е несъвместимо с това на водач [27].

44. Ирландското правителство не оспорва, че според широкото значение на понятието за пътник, в него се включва всяко лице „в или върху" превозно средство.

45. Тогава въпросът, който се поставя, е дали от кръга на пътниците в широк смисъл, следва да се изключат намиращите се в превозното средство лица, когато то не е предназначено за техния превоз и/или не е оборудвано за целта.

46. Ирландското правителство, подкрепяно от MIBI, се произнася в полза на по-тясно понятие за пътник, което изключва от покритието на задължителната застраховка третите пострадали лица в превозно средство, което нито е предназначено за превоза им, нито е оборудвано за целта. Ирландското правителство обосновава този подход с грижата за съгласуване с правната уредба относно безопасността на движението по пътищата, посочвайки, че включването на тези лица в обхвата на задължителната застраховка би означавало да се изисква от застрахователите да покриват отговорността за едно преднамерено опасно поведение.

47. Макар грижата на ирландското правителство за съгласуваността да заслужава да привлече вниманието на Съда, това не променя факта, че препоръчаното тълкуване на член 1 от Трета директива цели да въведе разграничение между третите пострадали лица, каквото не произтича от текста на директивата. Комисията правилно отбелязва, че релевантното общностно право изрично предвижда изключение от задължението за застраховане спрямо пътниците, които пътуват доброволно и съзнателно в откраднат автомобил [28], както и дерогация от задължението за обезщетение на лицата, които доброволно са се качили в причинилото вредата превозно средство, когато доказано са знаели, че то не е било застраховано [29]. Следователно не е приемливо да се въвеждат имплицитни ограничения на покритието на застраховката, осигурена на пътниците.

27 — Относно трудностите при конкретното определяне на водача вж. проучване със засилен указателен характер на Центъра по потребителско право към Университета в Louvain, посветено на този въпрос в белгийското право: „Понятието „водач" при действието на Закона от 21 ноември1989 г.", Forum de l'assurance 2006 г.

28 — Член 2, параграф 1, втора алинея от Втора директива.

29 — Член 1, параграф 4, трета алинея от Втора директива.

48. Що се отнася до липсата на покритие за лицата, които доброволно се излагат на опасност, за наличието на която е трябвало да занаят, в съответствие с приетата от ирландското правителство теза, следва да се цитира дело Candolin [30] относно разпоредба на финландското право, позволяваща да се намали обезщетението на пътник, когато водачът на превозното средство е в нетрезво състояние, като се приема наличието на вина за съпричиняване на вредата. След като беше подчертано, че трите първи директиви относно автомобилната застраховка не хармонизират нормите, свързани с гражданската отговорност в областта на пътнотранспортните произшествия, Съдът е счел, че такива норми не биха могли да засегнат полезното действие на посочените директиви. Той е приел, че такова засягане е налице, когато правото на обезщетение на пострадалия е ограничено въз основа на общи и абстрактни критерии, а не въз основа на конкретна преценка на поведението му. Независимо от обстоятелството, че разпоредбите на въпросното национално право са неотносими към правото в областта на гражданската отговорност, транспониран в настоящото дело, този извод би могъл да означава, че покритието на застраховката спрямо някои категории превозвани лица не може да се намали или изключи въз основа на съображения с оглед на абстрактно опасното им поведение.

49. На последно място, въпреки че въпросната директива не е приложима в главното производство, налага се извода, че Директива 2005/14 също възприема ограничителен подход относно ограниченията на осигуреното на пътниците застрахователно покритие. В действителност член 1 от Трета директива, изменен с Директива 2005/14 [31] предвижда, че „[д]ържавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че всички законови разпоредби и всички договорни клаузи, съдържащи се в застрахователна полица, която не осигурява застрахователно покритие на пътник, на основание че той е знаел или е трябвало да знае, че шофьорът на превозното средство е бил под въздействието на алкохол или друго упойващо вещество по време на произшествието, се считат за невалидни по отношение на исковете на такъв пътник“. Тази разпоредба е мотивирана от обстоятелството, че пътникът „не винаги е в състояние да оцени правилно нивото на опиянение на шофьора“ [32].

б) Цел на член 1 от Трета директива

50. Необходимо е да се изследва дали целта на член 1 от Трета директива потвърждава по-горе представените възражения въз основа на текста на този член и на нормативния му контекст.

51. Що се отнася до покритието на задължителната автомобилна застраховка

30 — Посочено по-горе решение, бележка под линия 23.

31 — Посочена по-горе в бележка под линия 9.

32 — Петнадесето съображение от Директива 2005/14.

спрямо пътниците, Трета директива значително изменя действащото общностно право. По дело Withers, отнасящо се до сходни на тези в главното производство обстоятелства, по повод на Първа и Втора директива Съдът е приел, че „допускат запазването на национално законодателство, което не предвижда задължителната застраховка „Гражданска отговорност" при използването на моторни превозни средства да покрива телесните повреди на пътниците, превозвани в част от превозно средство, различно от големите обществени превозни средства, освен ако тази част не е проектирана и оборудвана със седящи места за пътници", тъй като държавите-членки остават компетентни да определят степента на покритието спрямо пътниците [33].

52. Тази съдебна практика не се явява определяща за настоящото дело, предвид това, че Първа директива има за цел да запълни съществуващите „в някои държави-членки [...] празноти в покритието на задължителните застраховки за пътници в моторните превозни средства" [34], като предвиденото в член 3, параграф 1 от Първа директива покритие се разпростира върху „всички пътници, освен [...] водача" [35].

53. Тук следва да се отбележи, че това разширяване на предмета цели да защити една „особено уязвима категория на потенциални пострадали" [36]. Както обаче правилно отбелязва Комисията, тази уязвимост съществува при всички превозвани лица. В замяна на това съображенията на Комисията, свързани с необходимостта от по-високо ниво на защита на потребителите, както е посочено в тринадесето съображение, не са достатъчно убедителни, тъй като изискването за защита на потребителите не може да не отчете поведението на превозваното лице, когато самото то преднамерено се излага на опасност.

54. Предвид обстоятелството, че Трета директива преследва целта за хармонизиране на съдържанието и обхвата на задължителната застраховка „Гражданска отговорност" на автомобилите, следва да се приеме, че на общностно равнище съдържащото се в член 1 от Трета директива понятие „пътник" трябва да се тълкува по един и същ начин. В действителност липсата на такова единно тълкуване би направило възможно точно наличието на празноти, които Трета директива иска да премахне.

55. В това отношение следва да се отбележи, че има опасност предложеното от ирландското правителство тълкуване да въведе нови различия между държавите-

33 — Вж. точка 18 от посоченото определение, бележка под линия 12.

34 — Пето съображение от Трета директива.

35 — В това отношение вж. Решение по дело Mendes Ferreira, посочено в бележка под линия 16, точка 34.

36 — Пето съображение от Трета директива.

членки. В действителност ако понятието за пътник се ограничава до пътниците, които използват предвидените за превоза им места, биха могли да възникнат различия в ущърб на тези пътници [37].

56. В този контекст е трудно понятието за пътник по смисъла на член 1 от Трета директива да се обвърже с поведението на пострадалия от пътнотранспортно произшествие. В действителност отчитането на опасния характер на поведението на пострадалия в пътнотранспортно произшествие, качил се или не в превозно средство, предмет на задължителна застраховка, спада към правото, уреждащо гражданската отговорност, а не към приложното поле на прекия иск на пострадалия срещу застрахователя на гражданската отговорност или при липса на такъв — срещу посочения в член 1, параграф 4 от Втора директива орган. Допустимо е застрахователят или посоченият орган да заведат иск срещу лицето, което с поведението си е допринесло за причиняване на вредата.

57. На последно място, направеното от ирландското правителство позоваване на общата декларация на Съвета и Комисията в протокола при приемането на обща позиция на Съвета, повторена в посоченото по-горе писмо от 4 май 1990 г., не изглежда достатъчно релевантно. Според постоянната съдебна практика на Съда, когато обща декларация, вписана в протокол на Съвета, не е включена в текста на разпоредба на вторичното право, тя не може да се използва за тълкуването на съответната разпоредба [38], като при всички случаи въпросната декларация има предвид само „обезщетението на пътника", когато е допринесъл за осъществяване на причинената му вреда. Следователно изглежда, че тази декларация се отнася до нормите относно гражданската отговорност и не може да ограничи обхвата на разпоредбите на общностното право, които гарантират еднакъв обхват на застрахователната гаранция, като не се допускат ограничения, освен ако са изрично предвидени изключения, които зависят от поведението на пътника.

в) Заключение

58. Член 1 от Директива 90/232/ЕИО на Съвета следва да се тълкува в смисъл, че не допуска запазване на национална правна уредба, предвиждаща изключване на задължението за застраховане на гражданската отговорност за телесни повреди, претърпени от лица, които пътуват в части от превозното средство, които

37 — Вж. например във Франция, член A211-3 от Кодекса за застраховането: „превозът се счита за осъществен при задоволителни условия за безопасност: а) по отношение на пътническите автомобили, [...] когато пътниците се превозват във вътрешността на превозните средства; б) по отношение на търговските превозни средства, когато превозваните лица са седнали или във вътрешността на кабината или върху платформа, снабдена с парапети, или във вътрешността на затворена каросерия, когато броят им не надвишава осем, без да се брои водача; [...] *С оглед приложение на предходните разпоредби децата под осем години се считат за половин лице* [...]" (курсивът е мой).

38 — Вж. посочените в бележка под линия 21 решения.

нито са проектирани, нито оборудвани със седалки за пътници.

В — *По втория преюдициален въпрос*

59. С втория си въпрос препращащата юрисдикция цели по същество да се установи дали член 1 от Трета директива предоставя на лицата права, на които те могат да се позоват пред националните съдилища.

1. Обобщение на доводите на страните

60. *Г-жа Farrell* и Комисията поддържат, че член 1 от Трета директива предоставя на лицата права, на които те могат да се позоват пряко пред националните съдилища. В замяна на това *ирландското правителство* и *MIBI* претендират, че тъй като тази директива е транспонирана правилно, този въпрос дори не възниква.

61. *Г-жа Farrel* подчертава, че когато наложените на държавите-членки задължения са достатъчно ясни и точни, дадена директива може да има непосредствено действие. Според нея Съдът счита, че при Трета директива тези условия са налице, което произтичало от текста на посоченото по-горе определение по дело Withers. По нейно мнение обстоятелството, че в точка 20 от това определение [39] Съдът не е приел, че Трета директива не разкрива характеристиките, необходими, за да е налице непосредствено действие, доказвало, че единствено датата на осъществяване на произшествието препятства позоваването на Трета директива. Поради това според г-жа Farrell на втория преюдициален въпрос следвало да се отговори, че „[ч]лен 1 от Трета директива, предназначена да предостави права по достатъчно точен и ясен начин, може да има непосредствено действие".

62. *Ирландското правителство,* подкрепено от *MIBI,* счита, че тъй като е въвело правилно Трета директива, не е необходимо позоваване на нейното непосредствено действие. Без обаче да се засяга тази позиция, правителството посочва, че подобно непосредствено действие не би могло по никакъв начин да следва от посоченото по-горе определение по дело Withers. MIBI оспорва твърдението, че представлява еманация на държавата по смисъла на изтъкнатите в Решение по дело Foster [40] критерии, като в това отношение то се позовава на частноправната си организационна форма и на обстоятелството, че упражнява функциите си в областта на задължителното автомобилно застраховане по силата на свободно договорена с държавата спогодба.

39 — „Все пак произшествието, което е в основата на спора по главното производство, се е случило [...] преди изтичане на определения в Трета директива срок за транспонирането ѝ от Ирландия [...]. Следователно страните в главното производство не могат да се позовават на тази директива пред препращащата юрисдикция."

40 — Решение от 12 юли 1990 г. по дело Foster (C-188/89, Recueil, стр. I-3313, точка 18).

63. Комисията от своя страна посочва, че частноправните субекти могат да се позовават непосредствено на разпоредбите на дадена директива спрямо държава-членка, когато те са безусловни и достатъчно точни по съдържание. Поради това според нея поставеният преюдициален въпрос е дали MIBI е еманация на държавата по смисъла на критериите в Решение по дело Foster [41]. За бъде квалифицирана MIBI по този начин, тя трябва да бъде орган или субект, който е зависим или контролиран от държавата или който разполага с много по-широки правомощия в сравнение с тези, които произтичат от нормите, приложими към отношенията между частноправните субекти. Комисията поддържа, че предвид особената обществена задача на MIBI, тя следва да се приеме като еманация на държавата. Освен това тя посочва решение на Circuit Court (Irlande), който бил достигнал до подобен извод [42].

64. При това положение според Комисията остава само да се провери дали разпоредбите на член 1 от Трета директива са безусловни и достатъчно точни, за да могат да бъдат изтъкнати срещу MIBI. Тя заключава, че този член предвижда задължителната застраховка да покрива телесните повреди на всички пътници, освен на водача, произтичащи от използването на превозното средство, с изрично посоченото изключение относно тези, които съзнателно пътуват в откраднато превозно средство. Следователно Комисията счита, че въпросният член позволява да се установят както частноправните субекти, за които се създават права, така и видът отговорност, която следва да се покрие от задължителната застраховка. Тя добавя че несъмнено член 3, параграф 1 от Първа директива предоставя на държавите-членки определено право на преценка относно начина на уреждане на тяхната система на задължително застраховане, като според Комисията обаче това право има изцяло организационен характер и не засяга обхвата на основното задължение за застраховане. Поради това Комисията предлага на Съда да приеме, че частноправните субекти могат да се позовават непосредствено на член 1 от Трета директива пред националните съдилища.

2. Съображения

65. Предвид обстоятелствата по главното производство следва, че препращащата юрисдикция цели да установи дали ищцата може да се позове на член 1 от Трета директива, за да преодолее разпоредбите на националното право, които изключват възможността за ползване на покритието на задължителната застраховка и в следствие от това на услугите на MIBI от страна на лицата, които пътуват в част от превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници.

41 — Решение, посочено в бележка под линия 40.

42 — Решение от 29 октомври 1999 г. по дело Dublin Bus срещу MIBI.

66. Според съдебната практика [43] позоваване на частно лице спрямо държава може става само въз основа на безусловни и достатъчно ясни разпоредби .

67. Член 1 от Трета директива предвижда, че задължителната застраховка „покрива отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство", с единственото изключение спрямо съзнателно пътуващите в откраднато превозно средство. От това, че въпросният член позволява да се установят както частноправните субекти, за които се създават права, така и естеството на отговорността, която трябва да се покрие от задължителната застраховка, следва, че той предоставя на съответните лица безусловно и достатъчно ясно право. Това заключение не може да бъде поставено под въпрос от обстоятелството, че член 1 от Трета директива препраща към член 3, параграф 1 от Първа директива, който налага на всяка държава-членка да предприеме „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". В действителност макар следващите директиви да са предоставили на държавите-членки определена свобода с оглед привеждане в действие на техните разпоредби в областта на задължителното автомобилно застраховане, вярно е също и че тези директиви са уточнили съдържанието и обхвата на задължителната застраховка „Гражданска отговорност"; що се отнася до пътниците, определението за които произтича само от общностното право, тяхното правно положение може да се определи в светлината на три последователни поколения директиви.

68. Съществува още една конкретна трудност, която в случая произтича от това, че превозното средство не е било застраховано и че пострадалата г-жа Farrell е поискала обезщетение от MIBI, в качеството му на оправомощен орган по смисъла на член 1, параграф 4 от Втора директива.

69. Що се отнася до частноправен субект, чийто членове са застрахователните дружества, представени на пазара на автомобилни застраховки в Ирландия, и който е свързан с държавата чрез частноправна спогодба [44] с цел обезпечаване изпълнението на задачите на предвидения в член 1, параграф 4 от Втора директива орган, следва са се определи дали MIBI може да се счита за еманация на държавата по смисъла на посочените в Решение по дело Foster [45] критерии. Според Съда „правните субекти могат да се позоват на разпоредбите на дадена директива, които са безусловни и достатъчно ясни спрямо органи или субекти, зависими или контролирани от държавата или които разполагат с много по-широки правомощия в сравнение с тези, които произтичат от нормите, приложими към отношенията между частноправни субекти." Според Съда от това следва, че „организация, на която независимо от правната форма е

43 — Вж. например Решение от 19 януари 1983 г. по дело Becker (8/81, Recueil, стр. 53).

44 — Спогодба от 21 декември 1988 г. между MIBI и Министерството на околната среда.

45 — Посочено в бележка под линия 40, точка 18.

възложено предоставянето на услуги в обществен интерес по силата на акт на публичен орган и под неговия надзор и която поради тази причина разполага с много по-широки правомощия в сравнение с тези, които произтичат от правните норми, приложими към отношенията между частни лица, спада към правните субекти, на които могат да бъдат противопоставени разпоредбите на директива с непосредствено действие“ [46].

70. Въпросът добива конкретни очертания, доколкото общностната уредба на автомобилната застраховка се включва в по-стара система [47], в която професионалните застрахователи имат основно място при създаване на националните служби и националните гаранционни фондове, така че привеждането в действие на общностната уредба в държавите-членки се осъществява в голяма степен от частноправни образувания.

71. Предвид малкото предоставена от препращащата юрисдикция информация относно MIBI, на първо място е трудно да се потвърди, че то е зависимо или контролирано от държавата, и не е сигурно, че разполага с много по-широки правомощия в сравнение с тези, които произтичат от нормите, приложими към отношенията между частноправни субекти. В замяна на това не се оспорва, че MIBI изпълнява задачите на оправомощен с оглед на член 1, параграф 4 от Втора директива орган, натоварен с обезщетяване на пострадалите от произшествия, причинени от неидентифицирани или незастраховани превозни средства. Тази задача има публичноправен характер, тъй като е предвидена от самата Втора директива, като държавният контрол се осъществява под формата на одобрение от въпросния орган [48], което в дадения случай има договорен характер.

72. В заключение, според мен MIBI може да се отъждестви с държава в качеството му на оправомощен по смисъла на член 1, параграф 4 от Втора директива орган, който изпълнява определената от Втора директива задача на този вид органи, поради което частноправните субекти могат да се позовават непосредствено на член 1 от Трета директива пред националните съдилища.

46 — Посоченото по-горе решение, точка 20.

47 — Вж. по-горе точка 23 и сл.

48 — По въпроса за приравняване на държава на частноправен субект, който е вид професионален орган, вж. също *Wernicke, S.*, Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht, Baden-Baden 2002, стр. 186 и сл. Авторът приема, че приравняване е налице в случай, когато на частно лице е възложено изпълнението на публичноправна задача, която по силата на общностното право принадлежи на държавата, при положение че в националното право тази задача се осъществява само от въпросното частно лице (вж. цит. съч., стр. 190). Авторът обаче приема приравняване само в степента, нужна за осъществяване на публичноправната задача. Това решение предполага съгласие, тъй като гарантира, че може да се разчита на точните и безусловни разпоредби на вторичното право във всички държави-членки, независимо от естеството на органа, избран от държавата да обезпечи изпълнението на публичноправната задача, предвидена от общностното право.

V — Заключение

73. Предвид предходните разсъждения предлагам Съдът да отговори на въпросите на препращащата юрисдикция по следния начин:

1) Член 1 от Директива 90/232/ЕИО на Съвета следва да се тълкува в смисъл, че не допуска запазване на национална правна уредба, предвиждаща изключване на задължението за застраховане на гражданската отговорност за телесни повреди, претърпени от лица, които пътуват в части от превозното средство, които нито са проектирани, нито оборудвани със седалки за пътници.

2) Частноправните субекти могат да се позовават непосредствено на член 1 от Директива 90/232/ЕИО на Съвета пред националните съдилища.