Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
A. BIONDI
представено на 25 септември 2025 година [1]

Дело C-490/24

Stichting Koskea, действащ като управител на ED,
срещу
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV с търговско наименование Reaal Schadeverzekering NV

(Преюдициално запитване, отправено от Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия)

„Преюдициално запитване — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 2009/103/ЕО — Член 12, параграф 1 — Вреди, причинени от превозно средство — Покритие от застраховката — Изключване на вредите, претърпени от водача, предвидено в Директива 2009/103 — Участие на пътника в настъпването на вредите, причинени от превозното средство — Значение за квалификацията „водач“ — Определение — Самостоятелно понятие на правото на Съюза — Цел за защита на третите пострадали лица — Правна сигурност — Граница между гражданската отговорност, от една страна, и застраховката „Гражданска отговорност“, от друга страна“

1. Технологичното развитие, което е в ход, цели да облекчи хората от тежките или опасни задачи. Автомобилът без водач, смятан за запазен за научнофантастичните романи, се превръща в реалност. Той вече кръстосва улиците на Сан Франциско и Пекин, а утре ще се появи и в Лондон [2]. Очаква се значително намаление на броя на пътнотранспортните произшествия в резултат на намаляването на риска, свързан с човешка грешка.

2. В очакване на потвърждение за това намаление правото на Съюза продължава да предоставя важно средство за защита на пострадалите при пътнотранспортно произшествие чрез директивите относно задължителната застраховка „Гражданска

[1] Език на оригиналния текст: френски.

[2] Вж. „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law“, наличен на следния адрес: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (последно посетен на 18 юни 2025 г.).

отговорност“ при използването на моторни превозни средства[3] (наричани по-нататък заедно „директивите за застраховката „Гражданска отговорност“). Въпреки че Съдът вече многократно е бил сезиран да се произнесе по тълкуването на тези директиви, по-специално да дефинира понятията „пътник“[4] или „използване на превозни средства“[5], настоящото преюдициално запитване за първи път поставя искане да се уточни обхватът на понятието „водач“, докато този въпрос вече е бил разгледан от много национални съдилища.

I. Спорът по главното производство, преюдициалните въпроси и производството пред Съда

3. През 2016 г. ED, жалбоподател в главното производство, управлявал микробус, собственост на футболен клуб, в който са се качили бивш треньор в клуба и някои членове на отбора. Микробусът напуснал терена на друг футболен клуб на път за трети клуб, за да присъства на организирано там празненство. Докато микробусът, управляван от ED, се движел със скорост около 70 км/ч, треньорът, седящ отзад, отдясно на водача, внезапно дръпнал ръчната спирачка. Микробусът поднесъл и се блъснал в няколко стълба. Водачът, както и негов съотборник, седящ на пътническата седалка до него, били изхвърлени от превозното средство. Съотборникът загинал от нараняванията си. ED бил тежко ранен и все още страда от сериозни увреждания от произшествието.

4. Футболният клуб, собственик на микробуса, е сключил застраховка „Гражданска отговорност“ за автомобила с Reaal Schadeverzekering NV. Клубът е сключил и застраховка срещу злополука на пътниците с дружество Nationale Nederlanden[6].

5. Чрез фондация Stichting Koskea, която понастоящем управлява имуществото и защитава интересите му, ED твърди, че Nationale Nederlanden носи отговорност за увреждането му в резултат на произшествието. През януари 2020 г. адвокатът на дружеството уведомява ED,

[3] 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, наричана по-нататък „Първа директива“); Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17, наричана по-нататък „Втора директива“); Трета директива 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, 1990 г., стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“); 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 (ОВ L 181, 2000 г., стр. 65; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 4, стр. 3, наричана по-нататък „Четвърта директива“); 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, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212); и накрая, Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 263, 2009 г., стр. 11), която кодифицира по-ранните директиви (вж. съображение 1 от Директива 2009/103), изменена с Директива (ЕС) 2021/2118 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2021 г. (ОВ L 430, 2021 г., р. 1). Тъй като фактите в главното производство са настъпили през 2016 г., в останалата част от анализа ще разгледам по същество Директива 2009/103 в първоначалната ѝ редакция. Тъй като въпросната директива кодифицира предходните директиви, припомням, че съдебната практика по тези директиви е релевантна и при тълкуването на еквивалентните разпоредби на Директива 2009/103 (вж. решение от 10 юни 2021 г., Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, т. 23 и цитираната съдебна практика).

[4] Вж. например решение от 1 декември 2011 г., Churchill Insurance Company Limited и Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, т. 30).

[5] Вж. например решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), и от 20 юни 2019 г., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] От преюдициалното запитване е видно, че междувременно Reaal Schadeverzekering NV се влива в Nationale Nederlanden.

че полицата за застраховка срещу злополука на пътниците не покрива вредите, тъй като полицейският доклад за произшествието показва, че ED е употребил алкохол, преди да седне зад волана на автомобила, и че не е бил с поставен предпазен колан. Адвокатът посочва също, че не се дължи покритие от задължителната „Гражданска отговорност“, тъй като от член 4, параграф 1 от Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (нидерландският закон за застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, наричан по-нататък „Законът за застраховката „Гражданска отговорност“ за МПС“) следва, че „застраховката не следва да покрива отговорността за вреди, причинени на водача на превозното средство, което е причинило произшествието“.

6. Тази разпоредба на националното право транспонира в нидерландското право член 12, параграф 1 от Директива 2009/103, съгласно който „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“ [7].

7. Stichting Koskea, действащ от името на ED, предявява иск срещу Nationale Nederlanden за обезщетение за претърпените от него вреди на основание на застрахователния договор срещу риска „Гражданска отговорност“, като по същество твърди, че ED вече не може да се счита за водач след намесата на треньора в управлението на превозното средство, причинило вредите.

8. Rechtbank Noord-Nederland (Първоинстанционен съд Северна Нидерландия, Нидерландия) уважава иска, като приема по същество, че от момента, в който бившият треньор е задействал ръчната спирачка, ищецът в главното производство вече не е бил в състояние фактически да управлява превозното средство, и следователно вече не можело да се счита за негов „водач“ по смисъла на член 4, параграф 1 от Закона за застраховката „Гражданска отговорност“ за МПС.

9. Nationale Nederlanden обжалва първоинстанционното решение пред Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Апелативен съд Арнем-Льовардeн, Нидерландия), който го отменя, като постановява, че ED не е загубил качеството си на водач поради намесата на треньора и че ED е лицето, което първоначално сяда зад волана на превозното средство, привежда го в движение, определя скоростта му и избира посоката на движение. Той е управлявал елементите на кормилното управление на превозното средство и това не се е променило от факта, че бившият треньор внезапно е дръпнал ръчната спирачка и е извършил действие, свързано с управлението на автомобила.

10. Фондация Stichting Koskea подава касационна жалба пред запитващата юрисдикция Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия). Запитващата юрисдикция има съмнения дали ED все още е бил водач към момента на настъпване на произшествието и дали не следва да бъде приравнен на пострадал пътник, който в това си качество е покрит от застраховката „Гражданска отговорност“. Според нея се поставя въпросът дали член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че задължителната

[7] Член 3, първа и втора алинея от Директива 2009/103 има следната редакция:
„Всяка държава членка, при спазване на член 5, предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на нейна територия.
Покритите вреди и условията на застраховката се определят в рамките на мерките, посочени в първа алинея“.

застраховка на моторните превозни средства трябва да покрива отговорността за вредите на първоначалния водач на съответното превозно средство, когато пътник се е намесил в управлението на това превозно средство и тази намеса е причинила произшествие.

11. Макар член 4, параграф 1 от Закона за застраховката „Гражданска отговорност“ за МПС да има за цел да приложи изключението, предвидено в член 1 от Трета директива, понастоящем член 12, параграф 1 от Директива 2009/103, нито една от тези разпоредби не определя понятието „водач“. Тъй като в член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 се прави разграничение между водача и другите пътници, е важно да се определи „водачът“, за когото не се прилага общият принцип на защита чрез задължителната застраховка „Гражданска отговорност“.

12. Именно при тези обстоятелства Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия) решава да спре производството и с акт, постъпил в секретариата на Съда на 12 юли 2024 г., да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 12, параграф 1 от [Директива 2009/103] да се тълкува в смисъл, че задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ трябва да покрива вредите, претърпени от (първоначалния) водач, в случая, когато пътник се намеси в управлението на моторното превозно средство и в резултат на тази намеса настъпи произшествие?

2. Ако отговорът на първия въпрос е утвърдителен, произтичат ли от правото на Съюза определени изисквания, които националният съд трябва да вземе предвид, когато преценява дали с оглед на конкретните обстоятелства в случая водачът по смисъла на член 12, параграф 1 от кодифицираната Директива 2009/103 е загубил качеството си на водач и може да се ползва от правото на защита на пътниците съгласно общите правила?“.

13. Писмени становища пред Съда представят Nationale Nederlanden, нидерландското правителство и Европейската комисия, които са изслушани и в хода на устните състезания по време на съдебното заседание, проведено на 12 юни 2025 г.

II. Анализ

14. В самото начало следва да се припомни, че Съдът многократно е постановявал, че „[з]адължението за покриване от застраховката „Гражданска отговорност“ на вредите, причинени от моторни превозни средства на трети лица, […] се различава от обхвата на обезщетяването на тези вреди на основание на гражданската отговорност на застрахованото лице. Всъщност, докато първото се определя и гарантира от правната уредба на Съюза, второто по същество е уредено от националното право“ [8]. От това следва, че Първа, Втора и Трета директива не целят да хармонизират режима на гражданска отговорност в държавите членки, и че при сегашното състояние на общностното право държавите членки са свободни да определят режима на гражданска отговорност, приложим към произшествията, причинени при използването на превозни средства [9].

[8] Решение от 10 юни 2021 г., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, т. 36 и цитираната съдебна практика).

[9] Вж. inter alia решения от 17 март 2011 г., Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, наричано по-нататък „решение Carvalho Ferreira Santos“, EU:C:2011:158, т. 32 и цитираната съдебна практика), и от 23 януари 2014 г., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, т. 29).

15. Освен това Съдът вече е констатирал, че законодателят на Съюза не е искал например да уточни вида гражданска отговорност — виновна отговорност или отговорност за риск — при използването на превозни средства, която трябва да бъде покрита от задължителната застраховка [10]. Следователно именно гражданската отговорност, приложима съгласно определените в правото на всяка държава членка условия, трябва да е застрахована съгласно правото на Съюза, в рамките на запазването на полезното действие на директивите, които уреждат тази област [11]. Именно с оглед на това полезно действие Съдът е могъл да приеме, че тези директиви не допускат разпоредба на националното право, която автоматично изключва или несъразмерно ограничава правото на обезщетение на пострадалия поради приноса му за настъпването на вредата [12].

16. По този начин практиката на Съда допълнително размива границата между хармонизирането на режимите на гражданска отговорност и хармонизирането на застраховката за тази отговорност. Тази тънка граница трябва да се има предвид, преди да се анализират въпросите, отправени към Съда.

A. По определението на понятието „водач“

17. Доколкото „веднъж“ не е „обичайна практика“, ще започна анализа си с втория преюдициален въпрос. Въпреки това, с оглед на отговора, който ще предложа да бъде даден на първия въпрос, поставен от запитващата юрисдикция, според мен няма да е необходимо Съдът да отговаря на втория въпрос, с който от него се иска да определи понятието „водач“ по смисъла на директивите за застраховката „Гражданска отговорност“. Ето защо единствено при условията на евентуалност ще посоча следните елементи на отговор.

18. В член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 не се съдържа определение на понятието „водач“. Член 1 от тази директива, който при това е посветен на определенията, също не дава яснота. Никоя от другите директиви за застраховката „Гражданска отговорност“ не внася уточнения в това отношение [13].

19. Доколкото обаче се касае за понятие, съдържащо се в разпоредба на директива, която не препраща към националните правни системи, терминът „водач“ по принцип изисква — с оглед както на изискването за еднакво прилагане на правото на Съюза, така и на принципа за равенство — самостоятелно и еднакво тълкуване, което да отчита контекста на тази разпоредба и целта на правната уредба, в която тя се вписва [14].

[10] Решение Carvalho Ferreira Santos (т. 33).

[11] Вж. решение Carvalho Ferreira Santos (т. 36 и цитираната съдебна практика).

[12] Вж. решение Carvalho Ferreira Santos (т. 36—38).

[13] В Първа директива изобщо не се споменава терминът „водач“. За първи път това понятие се появява във Втора директива (вж. съображение 9 и член 3 от Втора директива). Единствено член 1 от Трета директива се отнася до водача. В съображения 23 и 24, както и в член 5, параграф 4 от Четвърта директива се посочва водачът. Накрая, в съображение 15 и в член 4, параграф 1 от Директива 2005/14 се прави позоваване на водача.

[14] Вж. в този смисъл решение от 3 септември 2014 г., Deckmyn и Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, т. 14 и 15). Относно изискването за еднакво тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ вж. по-специално решения от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 31), и от 20 юни 2019 г., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, т. 32 и цитираната съдебна практика).

20. Що се отнася до контекста, анализът на Директива 2009/103 показва, че водачът е определен само чрез отрицание: той не е пътник [15], нито пешеходец, нито лице на пътя, което не използва моторни превозни средства [16], или, a fortiori, велосипедист [17].

21. Все пак водачът задължително се намира в превозното средство, определено в член 1, точка 1 от Директива 2009/103 по-специално като способно да бъде „задвижвано от механична сила“. Следователно може да се заключи, че водачът по принцип е този, който вътре в превозното средство задейства неговата механична сила.

22. Що се отнася до преследваната цел, Съдът неотдавна припомни, че с директивите, кодифицирани с Директива 2009/103, „постепенно са уточнени задълженията на държавите членки във връзка със задължителната застраховка. Целта им е, от една страна, да осигурят свободното движение както на превозните средства с обичайно домуване на територията на [Съюза], така и на лицата, които се намират в тях, и от друга страна, да гарантират на пострадалите от произшествия, предизвикани от тези превозни средства, сходно третиране, независимо от това къде на територията на Съюза е настъпило произшествието […]. [О]т съображения 2 и 20 от Директива 2009/103 следва, че тази директива преследва по същество същите цели като посочените директиви […]. Развитието на правната уредба на Съюза в областта на задължителното застраховане показва, че целта за защита на пострадалите при произшествия, предизвикани от тези превозни средства, е неизменно и все по-настойчиво следвана от законодателя на Съюза“ [18].

23. Макар от тази цел да произтича изискване за широко определение на понятието „пострадали“ [19], според мен тя не може да обоснове дефиниция на понятието „водач“, която да обхваща измерението на потенциалното му превръщане в пострадал поради изричното изключение, съдържащо се в член 12, параграф 1 от Директива 2009/103.

24. Следователно определението за водач, по смисъла на тази разпоредба, трябва да се намира някъде между зачитането на свободата на държавите членки да определят избрания от тях модел на гражданска отговорност [20], и запазването на полезното действие на тази директива.

25. За да се постигне по-висока степен на прецизност на това определение, в международното право може да се намери полезна тълкувателна помощ.

26. Така в член 1, буква v) от Виенската конвенция за движението по пътищата от 8 ноември 1968 г. [21], по която всички държави членки са страни, водачът се определя като „всяко лице, което поема управлението на моторно или друго превозно средство (включително колесно средство)“. В член 8 от нея се съдържа специална разпоредба за водачите, от която следва,

[15] Вж. член 12, параграф 1 от Директива 2009/103.

[16] Вж. член 12, параграф 3 от Директива 2009/103.

[17] Вж. член 12, параграф 3 от Директива 2009/103. Вж. също, доколкото изключва електрическия велосипед от понятието „превозно средство“ по смисъла на тази директива, решение от 12 октомври 2023 г., KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

[18] Решение от 30 април 2025 г., Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, т. 37—39 и цитираната съдебна практика). Целта за защита на пострадалите, преследвана с Директива 2009/103, е потвърдена с Директива 2021/2118 (вж. съображение 39 от тази директива).

[19] По отношение на които Директива 2021/2118 предпочита понятието „увредени лица“ (вж. съображение 2 от тази директива. Вж. и заглавието на член 12 в изменения текст на Директива 2009/103).

[20] Това е отразено в член 12, параграф 3, последна алинея от Директива 2009/103. Трябва да призная, че съм чувствителен към довода, развит от Комисията в съдебното заседание пред Съда, че твърде тесните критерии за определяне биха могли да засегнат компетентността на държавите членки сами да определят режима на гражданска отговорност.

[21] Сборник договори на Организацията на обединените нации, том 1042, стр. 17.

че „[в]сяко движещо се превозно средство или състав от движещи се превозни средства трябва да има водач“, че „[в]секи трябва да притежава необходимите физически и психически качества и физическото и умственото му състояние да му позволяват да управлява пътното средство“, че „[в]секи водач на моторно превозно средство трябва да притежава необходимите познания и умения, за да управлява превозното средство“, и че „[в]секи водач трябва да упражнява непрекъснат контрол на превозното средство“ [22]. Интересно е да се отбележи, че отново съгласно член 8 единствено водачът е отговорен за това да запази способността си да упражнява непрекъснат контрол върху превозното средство.

27. Следователно от всички тези елементи може да се заключи, че водач е този, който заема шофьорското място в превозното средство и който следователно има достъп до основните елементи на кормилното управление на това превозно средство, позволяващи му да определя движението, посоката на движение и скоростта.

28. Накрая ще добавя, че по причини, които ще изложа по-нататък в настоящото заключение, само при изключителни обстоятелства на лицето, което заема шофьорското място, може да бъде отнето качеството на водач [23]. Във всеки случай, преценката кой е бил водач в момента на произшествието, в зависимост от конкретния фактически контекст на всяка от представените пред тях ситуации, трябва да бъде оставена на националните юрисдикции. При тази преценка припомням, че те ще трябва да следят за запазването на полезното действие на Директива 2009/103 [24].

Б. По въпроса за поправянето на вредите, претърпени от водача

29. С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да установи дали от член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 следва, че предвидената в член 3 от тази директива задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ трябва да покрива вредите, претърпени от водача, в случая, когато пътник се намеси в управлението на моторното превозно средство и в резултат на тази намеса настъпи произшествие.

30. Според мен на този въпрос трябва да се отговори отрицателно.

31. Припомням, че член 3, първа алинея от Директива 2009/103 изисква всяка държава членка да предприеме всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на нейна територия.

[22] Вж. съответно член 8, параграфи 1, 3, 4 и 5 от Виенската конвенция за движението по пътищата от 8 ноември 1968 г.

[23] Например самата намеса в действието, свързано с управлението на автомобила, от лице, различно от водача, не следва да е достатъчна, за да загуби последният това си качество по смисъла на Директива 2009/103. Както подчертава нидерландското правителство, абсолютно необходимо е да се гарантира запазването на правната сигурност на жертвите. Ако обаче качеството на водач лесно може да се загуби, това в огледален план означава, че пътникът губи качеството си на пострадал. Следователно бихме могли да се окажем в система, при която застрахователните дружества имат интерес систематично да поставят под въпрос поведението на пътниците в автомобила, което би навредило на ефективността на тяхното обезщетяване и в крайна сметка на тяхната защита.

[24] Вж. точка 15 от настоящото заключение.

32. Макар покритите вреди и условията на застраховката да се определят в рамките на тези „подходящи мерки“ [25], Директива 2009/103 уточнява, че застраховката покрива задължително както имуществени вреди, така и телесни увреждания [26]. По-нататък в тази директива се уточнява още, че 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“ [27]. От друга страна, вредите, претърпени от семейството на водача, по принцип трябва да бъдат покрити [28]. Накрая, от член 12, параграф 3, втора алинея от Директива 2009/103 следва, че тази разпоредба „не засяга нито гражданската отговорност, нито размера на обезщетението“.

33. Следователно от буквалното тълкуване на член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 следва, че законодателят на Съюза има ясно и изрично намерение да *не предвиди* покритието от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на вредите, претърпени от водача, независимо от техния произход. Всъщност изключването на водача се отнася без разлика до всички вреди, а не само до вредите, за които водачът носи отговорност.

34. Освен това от текста на този член следва, че превозното средство може да се управлява само от един водач [29].

35. Обсъжданията пред Съда не са позволили действително да се установи точната причина за изключването на покритието за вреди, претърпени от водача, което води началото си от Трета директива [30], но може разумно да се предположи, че режимът на застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства, прилаган на равнището на Съюза, се основава на основна дихотомия — summa divisio — между, от една страна, водача, за когото се счита, че е взел решение превозното средство да участва в движението по пътищата [31], и следователно е поел риска и има контрол върху него, и от друга страна, пострадалите — „слаб[ите] стран[и] при произшествия“ [32], независимо дали са пешеходци, пътници и същевременно притежатели на полица, собственици на превозното средство или членове на семейството на водача, на притежателя на полица или на собственика на превозното средство, независимо дали съзнателно са се качили в превозното средство, или могат да бъдат упрекнати, че са допринесли за настъпването на вредата [33]. Слабостта на третите пострадали пътници се дължи хипотетично на

[25] Вж. член 3, втора алинея от Директива 2009/103.

[26] Вж. член 3, четвърта алинея от Директива 2009/103.

[27] Член 12, параграф 1 от Директива 2009/103. Курсивът е мой.

[28] Вж. за телесните увреждания, член 12, параграф 2 от Директива 2009/103.

[29] Това контрастира с множественото число, използвано за обозначаване на пътниците.

[30] Вж. член 1 от Трета директива. Вж. също така решение от 14 септември 2000 г., Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, т. 26).

[31] Тук възпроизвеждам думите, използвани от Nationale Nederlanden по време на съдебното заседание.

[32] Вж. съображение 22 от Директива 2009/103. Според Съда, „като предвижда застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства да покрива отговорността за нанесени телесни увреждания по отношение на всички пътници, освен на водача, член 1 от Трета директива въвежда само едно разграничение между водача и останалите пътници“ (решение от 30 юни 2005 г., Candolin и др., C-537/03, EU:C:2005:417, т. 32).

[33] Що се отнася до застрахователното покритие на телесните увреждания на членовете на семейството на застрахования, на водача на превозното средство или на което и да било друго лице, което носи гражданска отговорност, вж. член 12, параграф 2 от Директива 2009/103; що се отнася до покритието на телесните увреждания и имуществените вреди на пешеходци, велосипедисти и други лица, които не използват моторни превозни средства, вж. член 12, параграф 3, първа алинея от тази директива.

невъзможността им да влияят върху ситуацията на произшествието [34]. Следователно лицата, защитени по силата на различните директиви, са пострадалите при произшествието, разбирано в най-широк смисъл, които се определят като противопоставени на водача и изключващи го.

36. Независимо дали от езикова, или систематична гледна точка, всичко навежда на мисълта, че член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че намесата на пътник, която причинява/е причинила произшествие, не може да води до лишаването на водача от това му качество.

37. От телеологична гледна точка предложението за тълкуване на член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 в подкрепа на изключването на обезщетяването на вредите, претърпени от водача, включително в случай на намеса на пътник, ми се струва в съответствие с целта на тази директива поради две основни причини.

38. На първо място, макар законодателното развитие безспорно да е вървяло в посока на по-голяма защита на пострадалите [35], в същото време това развитие съвсем ясно се характеризира с постоянно — след приемането на Трета директива — изключване на вредите на водача от обхвата на задължителната застраховка. В този смисъл директивите за застраховката „Гражданска отговорност“ се основават на принципа, че задължителната застраховка трябва да покрива само вредите, причинени на трети пострадали лица от управлявано от водач превозно средство [36]. Извършеното с тези директиви хармонизиране не се отнася до водача, чиято съдба продължава да се урежда от националните законодателства.

39. На второ място, именно за да се гарантира последователно преследваната от законодателя цел в хода на действията му в тази област, трябва стриктно да се държи сметка за изключението, предвидено в член 12, параграф 1 от Директива 2009/103.

40. Всъщност ми се струва, че макар Съдът многократно да е постановявал, че целта за защита на пострадалите не допуска национална правна уредба да ограничава неправомерно понятието „пътник“ [37], понастоящем не е необходимо да се поема рискът да се възприеме концепция за „водач“ по смисъла на правото на Съюза, която да е

[34] Относно качеството на пътниците като трети пострадали лица вж. решение от 19 септември 2024 г., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, т. 34). От него следва, че лицето, което е застраховано като водач на превозното средство, но в момента на настъпване на произшествието е пътник, се счита за пострадал пътник по смисъла на Директива 2009/103; вж. решение от 19 септември 2024 г., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, т. 38 и цитираната съдебна практика).

[35] Вж. точка 22 от настоящото заключение.

[36] Прочитът на решение Carvalho Ferreira Santos не променя тази констатация. Тогава Съдът е запитан относно съвместимостта с директивите за застраховката „Гражданска отговорност“ на национално законодателство, което при сблъсък между две превозни средства и при липса на вина на водачите предвижда намаляване на гражданската отговорност на застрахования (водача) съгласно *приложимия национален режим на гражданската отговорност*. По този начин португалското законодателство целяло „да разпредели гражданската отговорност за вреди, причинени при сблъсък между две моторни превозни средства, когато на водачите не може да бъде вменена вина“ (вж. т. 41 от решение Carvalho Ferreira Santos), и това разпределение неизбежно се отразило на полученото обезщетение. Следователно в случая, разгледан в решение Carvalho Ferreira Santos, всеки от водачите носел едновременно отговорност за вредите, причинени на другия (който следователно се превръща в трето пострадало лице), и сам бил трето пострадало лице. Именно в този смисъл трябва да се разбира изразът „правото на пострадалите — в случая на това на водача“, съдържащ се в точка 43 от решението, като това двойно качество е изрично изтъкнато от Съда в точка 45 от това решение. Португалският правен ред е решил да разреши тази очевидна несъобразност, като предвижда разпределяне на гражданската отговорност съразмерно на степента, в която всяко превозно средство (вж. т. 43 от същото решение) — а всъщност водач — е допринесло за настъпването на вредите. Следователно решение Carvalho Ferreira Santos трябва да се тълкува в светлината на фактите и националната правна уредба, характеризиращи положението в главното производство.

[37] Вж. решение от 19 септември 2024 г., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, т. 36 и цитираната съдебна партия).

променлива, субективна и най-вече да може косвено да застраши самите пострадали, като позволи да им бъде отнет статутът на пътник. Целта за защита на пострадалите ще бъде постигната само ако се запази предвидимостта на правилата, а тази предвидимост може да бъде гарантирана само ако понятията са ясни и устойчиви. Отбелязвам, че що се отнася отново до пътниците, покриването на техните вреди в Директива 2009/103 не е обусловено от липсата на участие при настъпването им [38].

41. Следователно въпросът за застрахователното покритие от задължителната застраховка трябва да бъде отделен от въпроса за отговорността за вреди, тъй като правото на Съюза не е успяло да хармонизира тази отговорност [39]. Така, за да се запазят правната сигурност и правилното разпределение на правомощията, трябва само да се констатира, малко по манихейски, че Директива 2009/103, от една страна, изисква държавите членки да предвидят, че задължителната застраховка трябва да покрива вредите на пострадалите пътници, а от друга страна, не предвижда, че тази застраховка покрива вредите на водача.

42. Обстоятелствата във връзка с произшествието, довело до спора в главното производство, са твърде трагични и очевидно трябва да се прояви загриженост за всички пострадали лица. Въпреки това желанието да се възстанови един вид справедливост в нещастието, не може да оправдае изкривяването на правните норми и понятия до степен, в която те загубят общоприетия си смисъл.

43. По смисъла на Директива 2009/103 ED не може да бъде едновременно водач и пътник на превозното средство, причинило вредите. Треньорът, който е задействал ръчната спирачка, не може да се счита за водач. Самата намеса на пътника в управлението на превозно средство не води до загуба на качеството му на пострадал, тъй като тя не е достатъчна, за да лиши този, който е в такова положение, от качеството му на водач.

44. Степента на намеса на пътника (за която той отговаря) в настъпването на вредата е въпрос, който не засяга застраховката „Гражданска отговорност“, както е уредена в Директива 2009/103, а по-скоро самата гражданска отговорност [40], която е уредена от националното право [41]. По изложените по-горе причини предлагам член 12, параграф 1 от Директива 2009/103 да се тълкува в смисъл, че той не предвижда задължителната застраховка да покрива вредите, причинени от превозното средство на неговия водач, дори в случай, когато пътник се е намесил в управлението на превозното средство.

45. Подобно произнасяне не означава водачите да бъдат лишени от правна защита, а да се потвърди пред държавите членки, че от тях зависи да организират застрахователна система, която да покрива вредите, причинени на водачите [42].

[38] С изключение на специалния случай, посочен в член 13, параграф 1, втора алинея от Директива 2009/103.

[39] Разнообразието на моделите, възприети от държавите членки, трябва да бъде запазено и тъй като държавите членки не са постигнали съгласие относно определянето на единен режим, Директива 2009/103 си остава балансиращия акт, който познаваме. Например някои държави членки са избрали модел, при който вредите, причинени от превозното средство, се застраховат чрез неговия водач, който е притежател на полица. Тогава самият водач е застрахован за вредите, причинени на трети лица от управляваното от него превозно средство. В такива системи се вижда колко трудно е да се приеме, че качеството на водач може да бъде прехвърлено на пътник в превозното средство при най-малката намеса от негова страна. Не може да се очаква, че застраховката на водача ще покрие причинените му вреди от пътник, намесил се в управлението, а този пътник, от своя страна, вероятно не е застрахован в качеството му на водач.

[40] Както ми се струва, това вече следва от прочита на точка 24 от решение от 30 юни 2005 г., Candolin и др. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Вж. решение от 10 юни 2021 г., Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, т. 36 и цитираната съдебна практика).

[42] Такава система ще може да предвиди клаузи за изключение, какъвто е случаят със застраховката на водача, сключена за покриване на вредите на ED. Следователно изглежда, че единственото правно средство за защита на последния е да ангажира, ако е уместно, гражданската отговорност на треньора (вж. точка 11 от писменото становище на нидерландското правителство).

III. Заключение

46. С оглед на всички изложени по-горе съображения предлагам на Съда да отговори на поставените от Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия) преюдициални въпроси по следния начин:

„Член 12, параграф 1 от Директива № 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка

трябва да се тълкува в смисъл, че

вредите, претърпени от водача на превозно средство при пътнотранспортно произшествие, не се покриват от задължителната застраховка, предвидена в тази директива, дори в случай на намеса на пътник в управлението на превозното средство, причинила произшествието“.