Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
М. ВОВЕК
представено на 26 април 2018 година [1]

Дело C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
срещу
Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana
Cristiana Micaela Caetano Juliana

(Преюдициално запитване, отправено от Supremo Tribunal de Justiça
(Supreme Court, Португалия)

„Преюдициално запитване — Застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Задължение за застраховане — Обхват — Понятието „използване на превозно средство“

I. Въведение

1. Поради здравословни проблеми г-жа Alina Juliana престава да управлява автомобила си и го оставя в двора си. Тя не сключва договор за застраховка „Гражданска отговорност“. Синът ѝ взема ключовете за автомобила без нейно разрешение и го изкарва от двора. Докато се движи по обществени пътища, той губи контрол върху автомобила. Вследствие на произшествието загиват водачът и двама пътници.

2. Обезщетение е изплатено от компетентния за това орган — Fundo de Garantia Automóvel (наричан по-нататък „фондът“). След това фондът предявява регресен иск срещу г-жа A. Juliana, собственичката на автомобила. В своя защита г-жа A. Juliana изтъква, че не е била длъжна да застрахова автомобила, защото макар да е нейна собственост, го е спряла от движение и не е възнамерявала да го управлява. Според фонда задължението за застраховане със сигурност съществува, защото автомобилът е бил годен за движение.

3. В контекста на този спор и предвид Директивите за застраховката „Гражданска отговорност“ 72/166/ЕИО [2] и 84/5/ЕИО [3] (наричани по-нататък съответно „Първа директива“ и „Втора директива“) Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия) първо пита дали при тези обстоятелства собственикът на превозното средство е длъжен да го застрахова. Второ, запитващата юрисдикция иска да установи дали фондът има право на суброгация срещу собственика, дори ако той не е отговорен за произшествието.

1 Език на оригиналния текст: английски.

2 Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 103, 1972 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10).

3 Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС) (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104).

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

1. Директива 72/166

4. Членове 1 и 3 от Първа директива гласят:

„Член 1

По смисъла на настоящата директива:

1. „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и може да бъде задвижвано от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени;

[…]

4. „територия по обичайно домуване на превозното средство“ означава:

– територията на държавата, в която превозното средство е регистрирано, независимо дали номерът е постоянен или временен; или

– в случаите, когато не се изисква регистрация за тип превозно средство, но същото е обозначено със застрахователна табела или отличителен знак, който е аналогичен на регистрационната табела — територията на държавата, в която е издадена застрахователната табела или знак; или

– в случаите, когато не се изисква нито регистрационна табела, нито застрахователна табела, нито отличителен знак за определени типове превозни средства — територията на държавата по постоянно местоживеене на лицето, което упражнява фактическа власт върху превозното средство; или

– в случай че автомобилът няма регистрационен номер или има регистрационен номер, който не му съответства или вече не му съответства, и е участвал в катастрофа, територията на държавата, където е станал инцидентът, с цел уреждане на иск съгласно предвиденото в член 2, параграф 2, първо тире от настоящата директива или в член 1, параграф 4 от [Втора директива];

[…]

Член 3

1. Всяка държава членка, при съблюдаване на разпоредбите на член 4, предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия, е застрахована. Обхватът на покритата отговорност и условията за нейното покритие се определят въз основа на тези мерки.

2. Всяка държава членка предприема всички подходящи мерки, с които да се гарантира, че застрахователният договор покрива и:

– съобразно действащото законодателство в другите държави членки, всички вреди, причинени на територията на тези държави;

– всички вреди, понесени от граждани на държавите членки по време на пряко пътуване между две територии, в които се прилага Договорът за създаване на Европейската икономическа общност, ако няма национално застрахователно бюро, което да отговаря за прекосяваната територия; в този случай вредите се покриват в съответствие с действащото национално законодателство относно задължението за застраховане в държавата членка по обичайното домуване на превозното средство“.

2. Директива 84/5

5. Членове 1 и 2 от Втора директива гласят:

„Член 1

1. Застраховката, посочена в член 3, параграф 1 на Директива 72/166/ЕИО, покрива задължително както имуществени щети, така и лични наранявания.

[…]

4. Всяка държава членка създава или упълномощава орган със задачата да предоставя обезщетение в размер поне до размерите на застрахователната отговорност за имуществена щета или за телесни увреждания, причинени от неидентифицирано превозно средство или такова, за което застрахователната отговорност, предвидена в параграф 1, не е била изпълнена.

Първа алинея не засяга правото на държавите членки да разглеждат обезщетението от органа като субсидиарно или не и правото да включват условия за уреждане на искове между органа и лицето или лицата, носещи отговорност за произшествието, и другите застрахователи или органи за социално осигуряване, които трябва да обезщетят пострадалото лице за същата злополука. Въпреки това държавите членки [не могат да разрешават на органа да изисква от пострадалия, с оглед той да бъде обезщетен, да доказва, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати].

[…]

Член 2

1. Всяка държава членка предприема необходимите мерки, за да гарантира, че всяка законова разпоредба или всяка договорна клауза, съдържаща се в застрахователната полица, издадена в съответствие с член 3, параграф 1 на 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 изисквания от технически характер, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното превозно средство,

се счита, за целите на член 3, параграф 1 на 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.

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

2. В случая на откраднати или взети чрез насилие моторни превозни средства, държавите членки могат да предвидят, че посоченият в член 1, параграф 4 орган ще встъпи вместо и за застрахователя при условията, определени в параграф 1 на настоящия член; когато моторното превозно средство по принцип се намира в друга държава членка, този орган не може да предяви иск срещу никакъв орган в тази държава членка.

Държавите членки, които, в случая на откраднати или взети чрез насилие моторни превозни средства, предвиждат, че посоченият в член 1, параграф 4 орган изплаща обезщетението, могат да фиксират франшиз от не повече от 250 ECU за имуществените вреди, противопоставими на пострадалото лице“.

Б. Националното право

1. Декрет-закон № 522

6. Съгласно акта за преюдициално запитване към датата на произшествието в Португалия е в сила Decreto-Lei No 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Декрет-закон № 522/85 за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства) от 31 декември 1985 г. (наричан по-нататък „Декрет-закон № 522/85“). Декрет-закон № 522/85 предвижда:

Член 1, параграф 1: „Всяко лице, което може да носи гражданска отговорност за поправянето на имуществени и неимуществени вреди поради телесни повреди или материални щети, причинени на трети лица чрез сухопътно моторно превозно средство […], трябва да сключи застраховка „Гражданска отговорност“, която покрива посочената отговорност […], за да му се разреши да използва такова превозното средство за движение по пътищата“.

Член 2: „Собственикът на превозното средство е длъжен да сключи договор за застраховка […]“.

7. Член 8, параграфи 1 и 2 от Декрет-закон № 522/85 предвижда, че „[д]оговорът покрива гражданската отговорност на застрахованото лице, на носителите на задължението за застраховане, предвидени в член 2, и на законните държатели и водачи на превозното средство“ и покрива също така „изплащането на обезщетенията, дължими от извършители на кражба, грабеж, противозаконно използване на чуждо превозно средство или умишлено предизвикани пътнотранспортни произшествия […]“.

8. Съгласно член 21 фондът е длъжен „да изплати по реда на настоящата глава обезщетенията на основание произшествия, причинени от подлежащи на задължително застраховане превозни средства, регистрирани в Португалия […]“.

9. Накрая, съгласно член 25, параграфи 1 и 3, „след като изплати обезщетението, [фондът] встъпва в правата на увреденото лице, като има право да получи законна лихва за забава и направените от него разноски във връзка с изплащането и събирането“, а „съгласно параграф 1 [фондът] може да предяви иск срещу лица, които, макар да са длъжни да сключат застраховка, не са изпълнили това задължение и има право на регресен иск срещу останалите отговорни за произшествието лица, ако има такива, по отношение на платените суми“.

2. Граждански кодекс

10. Член 503, параграф 1 от португалския Граждански кодекс гласи:

„Лицето, което упражнява фактическата власт върху сухопътно моторно превозно средство и го използва в свой интерес, включително чрез упълномощено лице, отговаря за вредите, причинени от самото превозно средство, дори когато то не е в движение“.

III. Фактите, производството и преюдициалните въпроси

11. Поради здравословни проблеми г-жа A. Juliana престава да управлява автомобила си и го оставя в двора си. Не сключва договор за застраховка „Гражданска отговорност“.

12. На 18 или 19 ноември 2006 г. без знанието или разрешението на Alina Juliana синът ѝ взема ключовете на автомобила от шкаф, намиращ се в спалнята ѝ, и изкарва автомобила от двора.

13. На 19 ноември 2006 г. синът ѝ губи контрол върху автомобила, докато го управлява по обществен път. В произшествието загиват той и двама пътници.

14. Фондът изплаща обезщетение във връзка с произшествието на семействата на починалите пътници. В качеството си на кредитор с право на суброгация фондът предявява регресен иск срещу г-жа A. Juliana в качеството ѝ на собственик на автомобила (наричана по-нататък „първият ответник“) и срещу г-жа C. Juliana, дъщеря и правоприемник на починалия водач на автомобила (наричана по-нататък „вторият ответник“), за обезщетението, което вече е платил, заедно с лихвите.

15. Първоинстанционният съд уважава частично иска на фонда, като приема, че липсата на намерение от страна на собственика на превозното средство да го управа и обстоятелството, че не носи отговорност за настъпилото произшествие, не освобождават собственика от задължението за сключване на договор за застраховка. Посоченият съд постановява, че целта на застрахователния договор е да се гарантира плащането на обезщетение на увредените лица дори в случай на кражба на превозното средство.

16. Първият ответник, г-жа A. Juliana, подава жалба пред Tribunal da Relação (Апелативен съд, Португалия). Този съд постановява, че тя не е била длъжна да застрахова автомобила си и че не носи отговорност за произшествието. Следователно въззивната инстанция отменя решението на първоинстанционния съд и установява, че тя не носи отговорност.

17. Фондът подава касационна жалба пред Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия), който спира производството и поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 3 от [Първа директива] (в сила към датата на произшествието) да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ се отнася и до положения, при които по желание на собственика превозното средство е спряно от движение в частен имот и е извън обществените пътища?

или

независимо от отговорността, която се поема от Fundo de Garantia Automóvel по отношение на трети лица, по-специално в случай на противозаконно отнемане на превозното средство, при тези обстоятелства собственикът не е длъжен да сключи застраховка?

2) Трябва ли член 1, параграф 4 от [Втора директива] (в сила към датата на произшествието) да се тълкува в смисъл, че Fundo de Garantia Automóvel, който при липса на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ изплаща обезщетение на увредени трети лица поради пътнотранспортно произшествие, причинено от моторно превозно средство, което без знанието и разрешението на собственика е отнето от частния имот, на който се намира спряно от движение, има право на суброгация срещу собственика на превозното средство, независимо от отговорността му за произшествието?

или

суброгацията на Fundo de Garantia Automóvel по отношение на собственика зависи от проверката на предпоставките на гражданската отговорност, а именно обстоятелството, че към момента на настъпване на произшествието превозното средство не се е намирало във фактическата власт на собственика?“.

18. Писмени становища представят правителствата на Германия, Ирландия, Италия, Латвия, Португалия, Испания и Обединеното кралство, както и Европейската комисия. С изключение на правителството на Италия, тези заинтересовани страни представят устните си становища в проведеното на 30 януари 2018 г. съдебно заседание.

IV. Анализ

A. Предварителни бележки

1. Отговорността за произшествието и задължението за застраховане

19. При разглеждането на въпросите на запитващата юрисдикция е важно да се има предвид разликата между: i) отговорността за произшествието и ii) задължението за застраховане.

20. В съдебното заседание португалското правителство потвърди, че искът срещу г-жа C. Juliana, втория ответник, е предявен в качеството ѝ на правоприемник на починалия водач на автомобила, който пряко е участвал в произшествието. Следователно отговорността на втория ответник зависи от въпроса дали баща ѝ носи отговорност за произшествието (вариант i).

21. За разлика от това искът срещу г-жа A. Juliana, първия ответник, е предявен в качеството ѝ на собственик на превозното средство въз основа на твърдяно нарушение на задължението ѝ да го застрахова (вариант ii). Поради това според мен, ако г-жа A. Juliana няма задължение за застраховане, тя не може да носи отговорност и искът срещу нея отпада.

22. Ето защо е необходимо подробно да се разгледа първият въпрос на запитващата юрисдикция относно обхвата на задължението за застраховане, по-специално по отношение на г-жа A. Juliana. От своя страна това налага да се разгледат обхватът на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива и моментът на пораждане и този на прекратяване на задължението за застраховане (Б).

23. Ако г-жа A. Juliana е била длъжна да застрахова автомобила си, възниква вторият въпрос дали от гледна точка на правото на Съюза тя *би могла* да носи отговорност, като се има предвид, че самата тя не е участвала в произшествието. Това ще бъде разгледано в контекста на втория въпрос на запитващата юрисдикция (B).

2. Кой носи задължението за застраховане?

24. Бих искал да поясня, че в настоящото заключение се разглежда единствено въпросът *дали съществува* задължение за застраховане на автомобил, паркиран в частен имот, а не *върху кого* пада това задължение. Споменавам, както в предходните точки, потенциалното задължение на г-жа A. Juliana да застрахова автомобила си, тъй като в акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция посочва, че *ако* има задължение за застраховане на паркиран автомобил, от гледна точка на националното право то ще бъде в нейна тежест като собственик, като евентуално това ще доведе до възникването на извъндоговорна отговорност.

25. Първа директива наистина не конкретизира на кого държавите членки трябва да наложат задължението за застраховане. Това е въпрос от националното право. Това тълкуване не се оспорва от нито една от страните по настоящото дело.

26. Вярно е, че в решение Csonka Съдът изтъква задължението на „всеки собственик или [държател] на превозно средство“ да го застрахова [4]. Аз обаче не смятам, че като е използвал тази доста неопределена формулировка, Съдът е възнамерявал да потвърди, че Първа директива налага задължението на конкретно лице. Според мен това е очевидно от контекста на преюдициалното запитване по посоченото дело, в което въобще не се разглежда кой е задължено лице.

27. Целта на член 3, параграф 1 от Първа директива не е да гарантира, че *конкретно лице* има задължение за застраховане, а че всички превозни средства, които се използват, са застраховани, за да може при произшествие пострадалият безпрепятствено да потърси обезщетение за вредите от (платежоспособно [5]) лице [6].

Б. По първия въпрос

28. С първия въпрос националната юрисдикция по същество иска да установи дали по силата на член 3, параграф 1 от Първа директива има задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ за превозно средство дори когато собственикът го е спрял от движение по обществените пътища, не го управлява и не възнамерява да го управлява. Запитващата юрисдикция също така иска да установи дали обстоятелството, че фондът е длъжен да обезщетява пострадалите, е от значение за задълженията на собственика във връзка с това.

29. Според мен в случаи като настоящия има задължение за застраховане.

4 Решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др. (C-409/11, EU:C:2013:512, т. 28 и 31).

5 Особено в случаите на тежки телесни повреди или смърт възможността лицето, отговорно за произшествието, да обезщети изцяло пострадалия, е значително намалена. Макар че има случаи, в които застрахователното дружество е неплатежоспособно, както в решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др. (C-409/11, EU:C:2013:512), те по принцип са изключение.

6 Това е и логиката в основата на член 4 от Първа директива и член 1, параграф 4 от Втора директива. Втора директива предвижда създаването на орган за изплащане на обезщетения, в случай че превозното средство, причинило произшествието, не е застраховано. Първа директива дава възможност на държавите членки да предвидят дерогация от задължението за застраховане, но в този случай те трябва да определят органа, който трябва да обезщети пострадалите при произшествия, причинени от ползващи се от тази дерогация превозни средства.

30. Когато разглеждам първия въпрос на запитващата юрисдикция, първо, ще изложа някои бележки относно връзката между задължението за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива и намесата на органа за изплащане на обезщетения, предвидена в член 1, параграф 4 от Втора директива (1). Второ, ще обърна внимание на основната съдебна практика по ключовото понятие „използване на превозни средства“ (2). След това ще се спра на въпроса дали „използването на превозни средства“ и задължението за застраховане трябва да бъдат определени ex ante или ex post (3), ще разгледам подробно понятието „използване на превозни средства“ (4) и момента на пораждане и този на отпадане на задължението за застраховане (5). Накрая, ще разгледам прилагането на тези изводи към настоящото дело (6).

1. Връзката между задължението за застраховане и органа за изплащане на обезщетения

31. Член 3, параграф 1 от Първа директива предвижда общото задължение за държавите членки да гарантират, че превозните средства трябва да са застраховани. Съгласно член 1, параграф 4 от Втора директива органът за изплащане на обезщетения се намесва, когато задължението за застраховане не е изпълнено.

32. Във връзка с това бих искал да направя следните бележки.

33. Първо, съгласно Втора директива органът за изплащане на обезщетения не е вид „система за гарантиране на застраховката „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на превозните средства, а е [предназначен] да произвежда действие само в ясно определени конкретни обстоятелства“. Неговата намеса е „крайна мярка“, която се прилага в случаите, в които вредата е причинена от незастраховано превозно средство поради „пропуск в [застрахователната система], която държавата членка е била задължена да създаде“ [7].

34. Второ, ако случаят не попада в обхвата на задължението за застраховане, определен в член 3, параграф 1 от Първа директива, органът за изплащане на обезщетения не е длъжен да осигурява „предпазна мрежа“ по член 1, параграф 4 от Втора директива. С други думи, евентуалният обхват на намесата на органа за изплащане на обезщетения е същият като този на задължението за застраховане [8]. По принцип държавите членки могат да „позлатят“ транспонирането си на Втора директива, като предвидят, че органът за изплащане на обезщетения се намесва също и в други случаи. Това обаче не е задължително изискване по правото на Съюза.

35. От горепосочените съображения следва, че Първа и Втора директива прокарват разграничение между, от една страна, преобладаващия брой случаи, в които „частноправният субект“ чрез сключването на застраховка трябва да понесе цената на риска от „използването на превозни средства“, и от друга страна, незначителния/остатъчния брой случаи, в които цената на риска се понася от обществото като цяло [9], т.е. чрез намесата на органа за изплащане на обезщетения. Ако обаче *въобще не съществува задължение за застраховане*, основната

7 Решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др. (C-409/11, EU:C:2013:512, т. 30—32). Несъмнено органът за изплащане на обезщетения в известен смисъл наистина „гарантира“ обезщетение при ясно определени конкретни обстоятелства. На национално равнище органите за изплащане на обезщетения наистина може да се наричат „гаранционни фондове“, какъвто е случаят в Португалия например — Fundo de Garantia Automóvel. Когато Съдът изтъква, че органът за изплащане на обезщетения не е „система за гарантиране“, според мен това по същество означава, че органът не *замества* задължението за застраховане.

8 Освен това органът за изплащане на обезщетения трябва да се намеси и в други конкретно определени случаи. Така например член 1, параграф 4 предвижда, че той трябва да се намеси и когато превозното средство е неидентифицирано.

9 В зависимост от конкретната система за финансиране на органа за изплащане на обезщетения това може да е по-голяма или по-малка част от обществото (например ако органът се финансира от общото данъчно облагане, а не от застрахователните премии на частноправните субекти).

последица би била рискът в крайна сметка да се понесе от пострадалия при произшествието, по-специално в случаите, в които поради сериозността на последиците от произшествието размерът на обезщетението е значителен или пострадалият не може да получи подходящо обезщетение поради неплатежоспособността на лицето, отговорно за произшествието.

36. Практическият резултат от горепосоченото е, че двете разпоредби са неразривно свързани и трябва да се тълкуват заедно: колкото по-тясно се тълкува обхватът на задължението за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива, толкова по-малка става „предпазната мрежа“, предоставена на пострадалия от органа за изплащане на обезщетения по член 1, параграф 4 от Втора директива [10].

37. В следващите раздели ще разгледам подробно обхвата на задължението за застраховане, като ще започна с преглед на съществуващата съдебна практика по ключовото понятие „използване на превозни средства“.

2. Понятието „използване на превозни средства“: решения Vnuk, Andrade и Torreiro

38. Vnuk [11], Andrade [12] и Torreiro [13] са основните дела от значение за понятието „използване на превозни средства“. Ще ги разгледам едно по едно и ще обобщя определението на понятието, което се извежда от тези решения.

а) Решение Vnuk

39. В решението по дело Vnuk [14] Съдът се произнася по въпроса дали маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към трактора ремарке, попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива.

40. Предвид значимите различия между текстовете на официалните езици при предаването на термина „използване на превозни средства“ Съдът разглежда общата структура и целите на правната уредба на Съюза в областта на задължителното застраховане. Той посочва „двойствената цел“ — защита на пострадалите при произшествия и свободно движение на хора [15]. Съдът подробно развива съображенията си във връзка със защитата на пострадалите — цел, която „постоянно е стояла [...] и е придобивала все по-голямо значение“ [16]. По-специално, с оглед на тази цел Съдът стига до извода, че „не би могло да се приеме, че законодателят на Съюза е искал да изключи осигурената с тези директиви защита по отношение на лицата, пострадали при произшествие, предизвикано от превозно средство при използването му, при положение че това използване *отговаря на обичайната функция* на това превозно средство“ [17].

41. Поради това Съдът постановява, че въпросната маневра действително попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“.

10 Вж. в този смисъл решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др. (C-409/11, EU:C:2013:512). По това дело застрахователят е неплатежоспособен. Националният гаранционен орган обаче не е длъжен да се намеси, защото задължението за застраховане е изпълнено.

11 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

12 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

13 Решение от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

14 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 49).

16 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 52; вж. също т. 50 и 53—55).

17 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 56). Курсивът е мой.

б) Решение Andrade

42. По дело Andrade[18] трактор, който не се е движел, но е бил с включен двигател, за да задвижва помпа за пръскане с хербицид в лозе, пада и се преобръща поради свличане на терасирана земна маса и убива селскостопански работник. Националната юрисдикция иска да установи дали този случай попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива.

43. В решението Съдът първо припомня изводите си по дело Vnuk[19]. След това отбелязва, че тракторът има двойна функция: „като средство за транспорт, каквото е обичайното [му] предназначение“, а „при определени обстоятелства и като работн[а] машин[а]“. При това положение Съдът приема, „че е важно да се прецени дали *при настъпването на произшествие* […] [превозното средство] е било използвано преди всичко като средство за транспорт, в който случай използването му може да бъде обхванато от понятието „използване на превозни средства“ […], или като работна машина, в който случай използването му не би могло да бъде обхванато от това понятие“[20].

44. Тъй като в конкретния случай при настъпването на произшествието преобладаващият режим, в който се е намирал основно е бил използван тракторът, е този на машина, обстоятелствата по делото попадат извън обхвата на понятието „използване на превозни средства“.

в) Решение Torreiro

45. Г-н Núñez Torreiro участва в нощни военни учения, когато високопроходимото военно колесно превозно средство тип „Aníbal“, в което той се вози като пътник, се обръща. Превозното средство *не се е движело по обществени пътища*, нито в зона за колесни превозни средства, а в зона, предназначена единствено за военни учения за верижни превозни средства[21].

46. Съдът приема, че този случай попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“. По същество Съдът повтаря изводите си в решения по дела Vnuk[22] и Andrade[23] и постановява, че обстоятелството, че превозното средство е използвано по време на военно учение в зона, непригодна за използването на колесни превозни средства, не може да повлияе на направения извод.

г) Обобщение на изложеното до момента

47. От горепосочените дела следва, че основното работно определение на понятието „използване на превозни средства“ на пръв поглед е доста широко и обхваща използване, което отговаря на обичайното им използване (като транспортни средства) (решение Vnuk) и което не зависи от конкретното място (решение Torreiro), но изключва случаите, когато основното използване при настъпване на произшествието е различно от това на транспортни средства (решение Andrade).

18 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

19 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 40). Курсивът е мой.

21 Решение от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

23 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

48. В следващия раздел ще разгледам връзката между „използването на превозните средства“ и задължението за застраховане, както и времевия момент, в който всяко от тях може и следва да бъде идентифицирано.

3. Понятието „използване на превозни средства“ и задължението за застраховане: ex ante или ex post?

49. Съгласно член 3, параграф 1 от Директива 72/166 задължението за застраховане се разпростира до „гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства“.

50. В основата на определението на понятието „използване на превозни средства“ в решения Vnuk, Andrade и Torreiro е дейността, която е извършвало превозното средство, или режимът, в който се е намирало, *„при настъпването на произшествието“*: маневра на заден ход с ремарке, работа като машина, движение по (не)пригоден терен [24].

51. От това би могло да се направи изводът, че когато произшествието вече се е случило, съществуването на задължение за застраховане следва да се прецени от гледна точка на конкретните обстоятелства на произшествието. С други думи, дали е налице задължение за застраховане, ще се прецени след събитието (*ex post facto*).

52. В настоящия случай това означава, че тъй като произшествието настъпва, докато превозното средство се движи по обществен път (каквото е обичайното му използване), то *към този момент* със сигурност е налице задължение за застраховането му. Без отговор обаче остава въпросът дали е било налице задължение за застраховане, когато превозното средство е паркирано в двора на г-жа A. Juliana. Това е същината на проблема, поставен с първия въпрос на запитващата юрисдикция, и според мен от начина, по който той ще бъде решен, зависи дали тя може да носи отговорност в настоящия случай.

53. Бих искал да добавя, че макар да съм съгласен, че в настоящия случай задължението за застраховане несъмнено е било налице в момента на настъпването на произшествието, не смятам, че трите решения Vnuk, Andrade и Torreiro следва да се тълкуват в смисъл, че задължението за застраховане по принцип трябва да се преценява ex post facto.

54. Понятието „използване на превозни средства“ и обхватът на задължението за застраховане трябва да могат да се определят ex ante. Това са налага най-вече от съображения за правна сигурност. Не може в един случай спрямо превозното средство да се прилага общото задължение за застраховане, а в следващия случай то да не се прилага в зависимост от това каква дейност извършва превозното средство или в какъв режим се намира то в даден момент. Съществуването на задължението не може просто да зависи от анализа на обстоятелствата на произшествието след тяхното настъпване.

55. В решенията по дела Vnuk, Andrade и Torreiro Съдът взема предвид каква функция изпълняват превозните средства в даден момент, защото това е необходимо на националната юрисдикция, за да определи *отговорността*. Трябва да се подчертае, че във всички тези случаи превозните средства, участвали в произшествията, са били застраховани [25]. Разбирам, че не се оспорва обстоятелството, че е имало общо задължение за застраховане. Същинският въпрос, който националните съдилища е трябвало да решат по тези дела, е дали

24 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 40). Вж. също решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 59) и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 32).

25 Решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 19), от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 12) и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 11).

произшествията попадат *в обхвата на застрахователния* договор и дали в резултат от това застрахователните дружества трябва да платят обезщетение, тъй като всички страни оспорват отговорността си, като поддържат, че при самите произшествия не става дума за „използване на превозни средства“ в контекста на конкретните обстоятелства на всяко от произшествията.

56. За разлика от тях по настоящото дело въпросът е съвсем различен и се характеризира с по-висока степен на абстрактност и обобщеност: *по принцип* възниква ли задължение за застраховане от вида използване на превозното средство, описан в настоящия случай?

57. Например, шофирането на (обикновен) автомобил до и от работа всеки ден очевидно попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“. Налице е задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“. Означава ли това, че задължението престава да съществува, когато автомобилът е паркиран в (частен) гараж вечерта с изключен двигател, а на другата сутрин, когато се завърти ключът за запалване на двигателя и автомобилът отново се движи по обществен път, то отново възниква?

58. Според мен отговорът несъмнено е отрицателен. Дейността, която превозно средство извършва, или режимът, в който то се намира в даден момент, подлежи на промяна. Това не се отнася за общото задължение за застраховане, което *трябва да има ясно определена начална и крайна точка* във времето и известна логична степен на непрекъснатост и предвидимост.

59. Възможно е между тези точки във времето превозното средство да бъде използвано по начин, който не представлява „използване“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива. Именно такъв е случаят по дело Andrade. *Като цяло* тракторът по въпросното дело вероятно е използван по начин, който попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“, и е застрахован. В *конкретния* момент на произшествието обаче начинът, по който е използван, е като машина, което не представлява „използване на превозни средства“. И въпреки това задължението за застраховане теоретично не престава да съществува през минутите или часовете, през които тракторът е използван като машина.

60. От това следва, че макар понятието за *използване на превозни средства* да е от основно значение за определянето на обхвата на *задължението за застраховане*, двете понятия не са идентични. Предвид тези различия в следващите раздели ще разгледам по-подробно понятието „използване на превозни средства“ и момента на пораждане и този на прекратяване на задължението за застраховане.

4. Определението на „използване на превозни средства“

61. Тъй като понятието „използване на превозни средства“ включва понятието „превозно средство“, което има отделно определение по Първа директива, ще разгледам първо него (а), а след това ще премина на понятието „използване“ (на превозни средства) в различен контекст (б).

а) Понятието „превозно средство“

62. Определението на „превозно средство“ съгласно член 1, точка 1 от Първа директива се изчерпва с всяко моторно превозно средство, което е „предназначено да се движи“.

63. Според мен е очевидно, че „предназначено“ в този контекст не може да се отнася за субективното, индивидуално намерение на собственика или на друго лице, в чиято фактическа власт се намира превозното средство. Нито пък се отнася до извършваната с превозното средство дейност в определен момент.

64. Думите „предназначено да се движи“ в определението на „превозно средство“ по-скоро трябва да се отнасят логически до *обективното предназначение* на превозното средство. В подкрепа на това тълкуване са текстовете на Директивата на други официални езици, в които се използва съвсем неутрален изказ [26]. Освен това съм съгласен с Комисията, че обвързването на определението за превозно средство със субективното намерение на собственика му в определен момент ще доведе до нетърпима правна несигурност. На последно място, това тълкуване се потвърждава и от решение Vnuk, в което Съдът приема, че определението на „превозно средство“ не зависи от фактическото или *„възможното“* му използване [27].

65. Следователно, в разрез с позицията, която по-специално правителството на Ирландия изразява в писменото си становище, обстоятелството, че в определен момент собственикът не използва превозното средство, за да се придвижва (и не възнамерява да го прави), не означава, че то не е „превозно средство“ по смисъла на Първа директива, по отношение на което може да е налице задължение за застраховане. Обратното, понятието „превозно средство“ трябва да бъде обективно и „стабилно“ (в смисъл на трайно през разумен период от време).

б) Понятието „използване“

66. „Използването на превозно средство“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива е автономно понятие на правото на Съюза, което трябва да бъде тълкувано с оглед на контекста на разпоредбата и целите на правната уредба, от която тя е част [28].

67. Както вече е посочил Съдът [29], „използването на превозни средства“ е преведено по доста различни начини в текстовете на официалните езици. Това подчертава необходимостта от тълкуване на понятието в светлината на „двойствената цел, която [преследва Първа директива] —защита на пострадалите при произшествия, предизвикани от моторно превозно средство, и либерализация на движението на лицата и стоките“ [30]. Във връзка с това Съдът също е изтъкнал все по-силната защита, предоставена на пострадалите от произшествия, предизвикани от моторни превозни средства, през годините след приемането на Първа директива [31].

68. По горепосочените съображения в практиката си Съдът е възприел широко тълкуване на понятието „използване на превозни средства“, което „включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство“ [32].

69. Във връзка с това ще добавя следните бележки за териториалния и материалния обхват на това определение.

26 Например на чешки език „určený k“, на нидерландски език „bestemt“, на френски език „destiné à“, на немски език „bestimmt“, на италиански език „destinato a“, на испански език „destinado a“ или на португалски език „destinado a“.

27 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 38).

28 Решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 41 и 42), от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 31) и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 24).

29 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 43—45).

30 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 49).

31 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 52).

32 Решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 59), от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 34) и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 28).

i) Териториалният обхват на понятието „използване на превозни средства“

70. Понятието „използване на превозни средства“ не се изчерпва с използването на определено място или на определен терен или територия. То „не обхваща само хипотезите на движение по пътищата, тоест на движение по обществената пътна мрежа“[33]. В писмените си становища правителствата на Ирландия и на Обединеното кралство изтъкват доводи за възприемането на подход към понятието „използване на превозни средства“ и задължението за задължително застраховане, при който се прави разлика между използването по обществените пътища и използването на други места.

71. Въпреки че за това разграничение е предложена известна обосновка от контекста, според мен тя е твърде слаба[34]. Обратното, налице е силна подкрепа в текста за широкото тълкуване на териториалния обхват на понятието „използване на превозните средства“ и на задължението за застраховане. Във връзка с това член 1 от Първа директива съдържа опростено определение на „територия по обичайно домуване на превозното средство“ като „територията на държавата, в която превозното средство е регистрирано“. В Първа директива постоянно и общо се посочват „територията на [друга] държава членка“ и „движещи се на територията на Общността моторни превозни средства“. Не се прави ясно разграничение между i) обществена и частна земя или между ii) зони, предназначени за движението на моторни превозни средства, и зони, които нямат такова предназначение, въпреки че в директивата (директивите) териториалната приложимост е доста подробно уредена.

72. Подобно разграничение евентуално би изключило от обхвата на задължението за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива много случаи на моторни превозни средства, които определено могат да предизвикат произшествия. Това поражда риска от сериозно накърняване на една от посочените по-горе основни цели на Първа директива, а именно защитата на пострадалите при произшествия, предизвикани от моторни превозни средства[35]. Във връзка с това наистина е възможно, предвид видовете поземлена собственост и вещното право в някои държави членки, лицата да могат да използват в голяма степен превозни средства в частни имоти. При все това възможността тези превозни средства *никога* повече да не бъдат изкарани от частния имот в движение по обществените пътища извън частния имот и трети лица *абсолютно никога* не влизат в този имот, така че да няма никакъв риск от произшествия, изглежда твърде малко вероятен и нереалистичен сценарий. Според мен това не е хипотеза, която може да обоснове опита да се изтълкуват ограничения на понятието „използване на превозни средства“, без да има солидно основание за това в текста и противно на логиката и целта на въпросния законодателен инструмент.

73. По тези съображения по-специално не виждам причина да разглеждам отново ясните изводи на Съда в горепосочената практика и да ограничавам понятието „използване на превозни средства“ до използване на определени места.

33 Решение от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 28).

34 Ирландското правителство се позовава на член 12, параграф 3 и член 23, параграф 5 от „кодифицираната директива“ 2009/103, в които се споменават рисковете за „лица[та] на пътя, които не използват моторни превозни средства“, и „пътнотранспортни произшествия“ (Директива 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). Във връзка с член 12, параграф 3 бих искал да отбележа, че член 12 е озаглавен „Специфични категории пострадали“. В член 12, параграф 1 се посочва застраховката във връзка с наранявания на пътниците, без да се говори за „пътища“. Ако целта беше в член 12, параграф 3 да се включи такова сериозно ограничение, логично би било тази дума да присъства и в текста на член 12, параграф 1. Член 25, параграф 3 се отнася до логистиката на обезщетението (информационните центрове) и не следва да се използва, за да се тълкуват сериозни ограничения на самото задължение за застраховане. Освен това в Първа и Втора директива не съществуват разпоредби, еквивалентни на член 12, параграф 3 и член 23, параграф 5.

35 Вж. точка 67 по-горе. Доколкото ирландското правителство и правителството на Обединеното кралство се позовават на целите на Първа и на Втора директива, свързани със свободното движение, бих искал да отбележа, че в решение Vnuk Съдът ясно посочва „двойствената цел“ на директивите и всъщност поставя по-голям акцент върху целта за повишена защита на пострадалите (решение от 4 септември 2014 г., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 49 и сл.).

ii) Материалният обхват на понятието „използване на превозни средства“

74. Както посочих по-горе, понятието „използване на превозни средства“ „включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство“ [36]. Според мен „обичайната функция“ на превозните средства е да се използват за „движение“ или с други думи за преместване от точка А до точка Б [37] независимо от целта. Това изглежда съвсем ясно следва още от самото определение на „превозно средство“ в член 1, точка 1 от Първа директива.

75. Във връзка с това Съдът правилно посочва в решение Andrade, че обичайната функция на превозното средство е да се използва като средство за „транспорт“. Аз обаче не смятам, че с употребата на този термин Съдът иска да обозначи специфична функция „транспорт“ като различна и логически по-тясна от „движение“ [38]. Според мен Съдът по-скоро се е стремял да разграничи използването като машина от обичайната функция на превозното средство. По мое мнение и с оглед на член 1, точка 1 от Първа директива по-точното определение на „обичайната функция“ на превозното средство е използването му за „движение“.

76. Ако превозното средство обаче не се движи, това *не* означава, че дейността, която то извършва през това време, по принцип *не попада* в обхвата на понятието „използване на превозни средства“. В практиката си Съдът по-скоро приема, че всяко използване на превозно средство, което „отговаря“ на обичайната функция на това превозно средство, попада в обхвата на понятието „използване на превозни средства“. По принцип това включва случаите, в които превозното средство не се движи за известно време независимо от намеренията на собственика му да се движи с него по-късно или не.

77. В дадения по-горе пример (в точка 57), ако автомобилът е паркиран през нощта и собственичката му не възнамерява да го използва до другата сутрин, това неподвижно състояние изцяло отговаря на неговото обичайно използване. Да си представим, че на следващата сутрин собственичката импулсивно хваща такси до летището, вместо да отиде дотам с автомобила си, и за една седмица е на ски, като без да иска е взела и ключовете за колата си. За нещастие, по време на ваканцията тя си чупи крака и е в гипс за месец. Докато се възстановява, решава да продаде автомобила и на практика повече не го използва.

78. Следователно, след като е шофирала, за да се прибере от работа до вкъщи, вечерта преди да замине на почивка, собственичката на практика не е управлявала повече автомобила си. Прекратява ли се *„използването на превозното средство“* или *задължението за застраховане* в някакъв момент по време на тези събития и ако е така, кога? Когато тя изключва двигателя за последен път? Когато тръгва на почивка? Когато си чупи крака и обективно не може да шофира? Когато решава да продаде колата си? Или пък в някакъв друг момент?

36 Решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 59), от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 34) и от 20 декември 2017 г., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, т. 28).

37 Изключвам *ефекта на Холцман*, известен с това, че позволява времето и пространството да се свият и така да *„пътуваме, без да се движим“*: *Herbert*, F. Dune. (1. ed., Chilton Books, 1965). С увереност обаче можем да приемем, че дори ако *ефектът на Холцман* някога бъде измислен, той ще се използва за други видове „превозни средства“, различни от тези, които са „предназначен[и] да се движ[ат] по суша и [могат да бъдат задвижвани] от механична сила, но не се движ[ат] по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени“ по смисъла на член 1, точка 1 от Първа директива.

38 Може да се твърди, че когато превозното средство се премества, то се движи. Но целта на това движение невинаги е транспортирането на стоки или хора. За дискусия на същата тема вж. напр. решение от 5 юли 2017 г., Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, т. 81—88) в контекста на полети за пребазиране на самолет от едно летище на друго, при които не се превозват пътници, товари или поща, или решение от 28 юли 2016 г., Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, т 28—36) по въпроса дали извършването на услуги по обучение по пилотаж представлява превоз на хора. И в двата случая става въпрос за движение, а не за транспорт (освен ако, разбира се, се поддържа, че самото преместване на превозно средство от точка А до точка Б поначало представлява *транспорт на това превозно средство*).

79. Според мен, независимо от всички тези (злощастни) обстоятелства, задължението за застраховане на автомобила продължава да съществува. Вярно е, че ex post facto може да има специфични начини, по които превозното средство се използва в конкретен момент, и те могат да се определят като попадащи извън обхвата на понятието „използване на превозни средства“ и поради това да се изключи евентуално отговорността за свързаните с това използване произшествия. Това се потвърждава от решение Andrade [39].

80. Определянето обаче на такива специфични хипотези на „неизползване“ след събитието (ex post facto) не изключва по-широкото и общо задължение за застраховане (ex ante). По-скоро считам, че обратното е вярно: ако предназначението на превозното средство е да се движи по суша и то наистина може да се движи по суша, по силата на член 3, параграф 1 от Първа директива обикновено възниква общо задължение за застраховането му. Това не означава, че през периода, за който съществува задължение за застраховане, няма да има *специфични случаи*, в които поради конкретното използване в момента на произшествието *няма да възникне отговорност* по договора за застраховка „Гражданска отговорност“ на превозното средство.

81. При всяко положение трябва да е възможно ex ante да се определи дали наистина става въпрос за хипотеза на „използване на превозни средства“, водещо до задължение за застраховане, което задължение възниква и се прекратява в *ясни и обективно определими моменти, а в периода между тях съществува непрекъснато*. Нито само по себе си обстоятелството, че превозното средство е практически неподвижно, нито намеренията на собственика или държателя му да се въздържа от управлението му (по-специално ако не са предприели действия да уведомят държавните органи за тези си намерения и официално не са го спрели от движение), могат да бъдат използвани, за да се установи наличието на такава хипотеза и ясно и обективно да се определят моментите на възникване и прекратяване на задължението.

82. Накратко, според мен, за да се установи хипотеза на „използване на превозни средства“ с оглед на преценката за съществуването на задължение за застраховане, следва да се докаже, че *предназначението на превозното средство е да се движи по суша и то наистина може да се движи по суша*. По-долу ще се върна на въпроса как точно да се определят на практика моментите на възникване и прекратяване на задължението за застраховане. Преди това обаче ще се спра на някои опасения във връзка с твърдяното прекомерно широко тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ и задължението за застраховане.

iii) Възраженията срещу широко тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ и задължението за застраховане

83. Първо, правителството на Ирландия твърди, че широкото тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ и на задължението за застраховане ще доведе до резултати, които не са нито търсени, нито приемливи. По-конкретно, по този начин неоснователно се налага задължително изискване за застраховане на „голям брой лица“, които „не използват“ превозните си средства (за движение по обществени пътища), и това не е в съответствие с целите на Първа директива.

84. Не съм съгласен.

39 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

85. По-горе вече се спрях на доводите на правителството на Ирландия във връзка с евентуалното разграничение между управлението на превозно средство в частен имот и управлението му по обществени пътища [40]. Що се отнася до други възможни примери за ненужно широкото тълкуване на задължението за застраховане, което би засегнало голям брой лица и би довело до резултати, които не са нито търсени, нито приемливи, доводите на правителството на Ирландия не бяха представени в дълбочина.

86. При всяко положение, както вече е постановил Съдът, една от двете цели на директивите е защитата на пострадалите. Налагането на широко, задължително изискване за застраховане допринася за тази цел. Алтернативата е — поне при неплатежоспособност на лицето, отговорно за произшествието — пострадалите при произшествия, причинени от незастраховани превозни средства, да не бъдат въобще обезщетени. Не намирам нищо в Първата директива или другаде, което да подкрепя твърдението, че законодателят е възнамерявал цената на риска да бъде разпределена по правило по този начин. Обратното, член 4 от Първа директива предвижда изрични дерогации, които позволяват цената на риска да бъде прехвърлена на органите за изплащане на обезщетения в определени от държавите членки случаи [41].

87. Бих искал да добавя, че поне до известна степен по-тясното тълкуване на понятието „използване на превозни средства“ и на задължението за застраховане, в полза на което изтъкват аргументи по-специално правителствата на Ирландия и на Обединеното кралство, изглежда се основава на идеята, че специфичните фактически обстоятелства в някои случаи са свързани със значително намален риск от произшествие. Поради тази причина се прави заключението, че задължителното застраховане не е необходимо в тези случаи. Правителството на Ирландия посочва като пример превозните средства, които временно се държат в склад в частен имот или са изложени на витрина в търговски обект.

88. Съгласен съм, че в тези случаи рискът от превозното средство не е същият като риска от превозното средство, което се движи ежедневно по магистралата. Все пак обаче автомобилът би могъл да бъде въведен в движение, за да бъде например преместен в друга част на изложбената площ на търговеца, което означава, че риск има, макар и очевидно по-малък. Не разбирам как чрез съдебното тълкуване на понятието „използване“ от директивите относно автомобилното застраховане може да се извлече някакъв базиран на риска праг [42] и следователно да се направи изводът, че няма задължение за застраховане. Според мен тези различния са по-добре и по-подходящо уредени от сектора на автомобилното застраховане или, ако и доколкото е необходимо, от публичноправната регламентация на пазара на автомобилни застраховки. Например в някои държави членки задължението за застраховане е изключително широко, но в случаите, в които превозното средство на практика не е в движение, застрахователните премии са много ниски. Застрахователните дружества могат също така да определят различни премии въз основа на изминатите километри или да използват други начини, позволяващи разумно разграничение между премиите, при което обхватът и степента на „използването“ съответстват на вида на потенциалния риск.

89. Накратко, на системно равнище обстоятелството, че превозното средство по принцип може да не е в движение за (продължителни) периоди от време и в резултат от това рискът може да е минимален, е добро основание за въвеждането на разграничение между премиите, но не и за отпадането на задължението за застраховане като цяло. Това е особено вярно, тъй като, както беше посочено по-горе, обстоятелството, че няма задължение за застраховане, по принцип означава, че няма да има и „предпазна мрежа“ за обезщетение [43].

40 Точки 70—73 от настоящото заключение.

41 Вж. също така по-горе точка 35 от настоящото заключение.

42 Например превозното средство ще е в движение много рядко или само на ограничени разстояния.

43 Точки 34—36 по-горе от настоящото заключение.

90. Второ, ирландското правителство също изтъква, че твърде широкият прочит на понятието „използване на превозни средства“ и на задължението за застраховане ще лиши термина „използване“ от смисъл и ще постави задължението за застраховане в зависимост от собствеността.

91. Считам, че този довод е неоснователен.

92. Както е видно от решение Andrade[44], понятието „използване на превозни средства“ има граници. Макар задължението за застраховане да не може да бъде поставяно в зависимост от преходни или субективни обстоятелства, това не означава, че то зависи от собствеността. Задължението има предели във времето — начало и край. Сега ще се занимая с очертаването на тези граници.

5. Момент на възникване и момент на прекратяване на задължението за застраховане

i) Регистрирани и нерегистрирани превозни средства

93. Според мен във връзка с „момента на възникване и момента на прекратяване“ *регистрацията* на превозното средство в държава членка е основният обективен фактор, който трябва да се вземе предвид, за да се установи дали е налице обща хипотеза на „използване на превозни средства“, водеща до задължение за застраховане по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива.

94. Тук са възможни два сценария.

95. Първо, превозното средство е и продължава да бъде регистрирано в държавата членка. Щом то е регистрирано и не са предприети законоустановените мерки за спиране или прекратяване на регистрацията, трябва да се счита, че е налице обща хипотеза на „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива, водеща до възникване на задължение за застраховане. Регистрацията на превозното средство е в съответствие с (и в повечето случаи е необходима за) обичайното му използване за придвижване.

96. Това *не* означава автоматично, че след регистрацията всичко, което на практика се прави с превозното средство, представлява „използване“ за целите на установяване на *отговорността* във връзка с конкретно събитие или на обхвата на застрахователния договор. Въпреки че в съдебната практика се приема, че понятието за използване е изключително широко, то има граници[45].

97. Второ, има случаи, в които превозното средство не е регистрирано в държава членка — когато все още не е регистрирано, вече не е регистрирано или регистрацията му е временно спряна.

98. Обстоятелството, че превозното средство попада в този втори сценарий, не означава непременно, че задължението за застраховането му по член 3, параграф 1 от Първа директива автоматично отпада. Всъщност липсата на регистрация не е непременно *несъвместима с* обичайното използване на превозното средство за придвижване. С други думи, превозните средства могат да са годни за придвижване по суша и действително да се използват за тази цел, без да са регистрирани. Това положение може да е законосъобразно, ако отговаря на

44 Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

45 Съгласно решение Andrade и съгласно подробния анализ в точки 74—82 от настоящото заключение.

предвидените в националното право условия, или пък да е в разрез със закона, ако превозните средства е трябвало да бъдат регистрирани съгласно приложимите национални норми, но това не е направено. И в двата случая тези превозни средства биха могли евентуално да причинят произшествия.

99. Нищо в Първа директива не насочва към извода, че намерението на законодателя е рискът при тези обстоятелства по принцип да бъде понесен от органа за изплащане на обезщетения или още по-малко от пострадалите. По-общо погледнато, нищо в Първа директива не насочва към извода, че понятието „използване на превозни средства“ е ограничено до използването на *регистрираните* превозни средства. Цялостната система на Първа директива, и по-специално член 1, точка 4, първо и второ тире и член 3, параграф 1 предполагат по-скоро задължение да се гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства на територията на държава членка е покрита от застраховка и когато те не са регистрирани.

100. В някои случаи обаче може да има (временно) прекратяване или спиране на регистрацията, което по същество налага превозното средство да не се движи по суша, дори на кратки разстояния (например като се предвиди, че такова използване е престъпление). Подобна система съществува в някои държави членки например през зимните месеци за превозните средства, които са в движение само когато времето е хубаво. Считам, че при тези обстоятелства понятието „използване на превозни средства“ е ясно и обективно изключено до такава степен, че се слага край на задължението за застраховане ex ante[46].

101. Това оставя открит въпроса дали и при какви условия превозно средство, което *не* е регистрирано (или чиято регистрация е временно спряна) може да попадне извън обхвата на задължението за застраховане.

ii) Нерегистрирани превозни средства извън обхвата на задължението за застраховане

102. В главното производство превозното средство, участвало в произшествието, е регистрирано. В съдебното заседание португалското правителство потвърждава, че въпросното превозно средство е имало регистрационни номера и за него продължава да се дължи пътен данък. Поради това няма да разглеждам този въпрос подробно.

103. Въпросът обаче кога по принцип задължението за застраховане възниква и кога се прекратява, беше подробно обсъден в съдебното заседание. Най-общо се споменаха три хипотези: а) нови превозни средства, които все още не са регистрирани, но е ясно, че могат да бъдат управлявани (например превозни средства, които се транспортират от заводите или стоят в изложбените помещения на търговците); б) други превозни средства, които вече не са регистрирани или чиято регистрация е временно спряна и които могат да бъдат управлявани, но de facto не са (например превозни средства, които са изложени в музей)[47]; в) превозни средства, които не са регистрирани и са станали по някакъв начин негодни чрез отстраняването на части например (колела, акумулатор и т.н.).

104. Във връзка с букви а) и б) според мен има няколко основателни причини, поради които при решаването на подобни дела Съдът не трябва да тълкува обстойни (и евентуално твърде комплексни) ограничения на понятието „използване на превозни средства“ по Първа директива, основани например на това дали те не са често или въобще не са управлявани.

46 Подчертавам, че това не означава, че *не може* да е налице използване на превозното средство. Може, разбира се, то да бъде откраднато и/или управлявано незаконно. При тези обстоятелства обаче превозното средство е управлявано в нарушение на задължението за застраховане, установено (по изключение) ex post, като по този начин се запазва „предпазната мрежа“, предоставяна на пострадалите от органа за изплащане на обезщетения.

47 Освен случаите, посочени в точка 100 по-горе.

105. Първо, за подобни ограничения просто няма ясно основание в текста на Директивата. Те ще трябва на практика да бъдат създадени от Съда. Те няма да съответстват на предходната съдебна практика, в която е прието широко определение на понятието „използване на превозни средства“ [48].

106. Второ, когато се придвижват (например до друга част на изложбената площ на търговеца), тези превозни средства биха могли евентуално да причинят произшествия. Ако липсва задължение за застраховане, за пострадалия възниква рискът да няма „предпазна мрежа“ под формата на обезщетение [49]. Освен това в сценариите по буква б) подобен подход отново ще постави задължението за застраховане в зависимост от специфичните фактически обстоятелства и намеренията на лицата и ще накърни правната сигурност [50].

107. Трето, може би с най-голямо значение е, че има ясно правно основание в Първа директива — член 4 — за дерогации от задължението за застраховане по отношение на *определени лица* и/или *определени превозни средства* (или определени превозни средства със специални номера) [51]. Ако използват тези дерогации, същата разпоредба изрично предвижда, че държавите членки трябва да осигурят „предпазна мрежа“ за евентуалните пострадали, като гарантират изплащането на обезщетение за всички вреди, причинени от тези изрично изключени типове превозни средства.

108. При тези обстоятелства изглежда има малко основания за даване от съда на сложно (дори и изключително комплицирано) тълкуване на понятието „използване на превозни средства“, тъй като това евентуално би изложило на риск пострадалите да не бъдат (напълно) обезщетени, само и само да се извлече правило за конкретни обстоятелства, спрямо които спокойно могат да се приложат дерогациите по член 4. Метафорично казано, ако една от прогласените цели е да се предостави „предпазна мрежа“, то от регулаторна гледна точка е напълно резонно, според мен, да се хвърли силна и плътна мрежа и чак тогава, ако е необходимо, да се пусне (освободи) погрешно уловената риба, а не да се хвърля пълна с дупки мрежа и след това да се чудим защо част от рибата се е изплъзнала.

109. Във връзка с буква в) на практика има безкрайно много начини за „обездвижване“ на едно превозно средство — от вземане на ключовете до махане на акумулатора, колелата и т.н. В някакъв момент вече не може да става и дума за „превозно средство“, камо ли за „използване на превозно средство“. Така например отстраняването на двигателя означава, че от техническа гледна точка превозното средство вече не е „моторно“ по смисъла на член 1, точка 1 от Първа директива.

110. Според мен обаче дали има достатъчна степен на негодност на превозното средство, за да се направи изводът, че не става дума за „превозно средство“ по смисъла на Първа директива или че то не може да бъде използвано, е преди всичко въпрос на доказване и доказателства. Въпреки че несъмнено е възможно въпросът донякъде да се разгледа абстрактно, не смятам, че това е необходимо в настоящия случай. В крайна сметка няма съмнение, че автомобилът е бил в годно за движение състояние и действително е бил в движение.

48 Точка 47 по-горе от настоящото заключение.

49 Точка 35 по-горе от настоящото заключение.

50 Точка 62 по-горе от настоящото заключение.

51 Тези дерогации варират до голяма степен в зависимост от държавата членка. Към момента на представянето на настоящото заключение на уебсайта на Европейската комисия е публикуван списък: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en.

6. Приложение в настоящия случай

111. От фактическите обстоятелства, представени от запитващата юрисдикция, според мен е ясно, че паркирането на напълно изправен автомобил в частен имот, за който, както беше потвърдено от португалското правителство по време на съдебното заседание, продължава да се дължи пътен данък към момента на осъществяването на фактите по спора в главното производство, който има регистрационни номера и по отношение на който не са предприети законоустановените мерки, за да бъде спрян от движение, не може да означава, че задължението за застраховане е изпълнено. Това е така независимо от субективното намерение на собственичката, доколкото това намерение не е доведено до знанието на държавните органи по законоустановения начин.

112. Както беше отбелязано в точки 94—100 по-горе, според мен непредприемането на административни действия за спиране на автомобила от движение само по себе си е решаващ фактор, който потвърждава, че е налице обща хипотеза на „използване на превозни средства“. Този извод не може да бъде променен от фактори като точното местоположение на автомобила, физическото му състояние, обстоятелството, че собственичката не го управлява (по медицински причини), и субективните ѝ намерения във връзка с превозното средство.

113. Що се отнася до разглеждания в главното производство случай, това е *общият* отговор на първия въпрос, поставен от запитващата юрисдикция. Това обаче не означава, че общият отговор трябва да се прилага и в *конкретния* случай на г-жа A. Juliana. В това отношение си струва да се подчертаят две неща.

114. Първо, Първа директива налага на Португалската република задължението да гарантира, че превозните средства са застраховани. Дали държавата членка е изпълнила това задължение и ако това е така, *върху кого* пада задължението за застраховане, са въпроси от националното право, които трябва да се решат от запитващата юрисдикция.

115. Второ, дори ако на даден етап националното право предвижда задължението за застраховане на автомобила да бъде наложено на собственичката му, бих искал да припомня два елемента, които може да са от значение за запитващата юрисдикция. От една страна, съгласно установената практика на Съда, дори разпоредбите на директива да могат да имат директен ефект, държавите членки (включително техните еманации[52]) не могат да се позовават пряко на тях срещу частноправни субекти (липса на „обратен вертикален“ директен ефект)[53]. От друга страна, държава членка не може да се позовава на разпоредбите на директива, която не е правилно транспонирана, за да предложи съответстващо тълкуване на националното право, последицата от което е налагането на задължения на частноправен субект[54].

116. Тези принципи на правото на Съюза са от особено значение в случаите, когато може да се твърди, че националните закони, с които съответната директива относно автомобилното застраховане е трябвало да бъде транспонирана, са неясни или противоречиви. Тук се включват противоречащи си национални съдебни решения по тълкуване на правото. Във връзка с това националната юрисдикция е тази, която трябва да направи преценка и да извлече правилните последици предвид фактите в конкретния случай.

52 Решения от 12 юли 1990 г., Foster и др. (C-188/89, EU:C:1990:313, т. 18) и от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, т. 33—35).

53 Решение от 8 октомври 1987 г., Kolpinghuis Nijmegen (C-80/86, EU:C:1987:431).

54 Решения от 26 септември 1996 г., Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, т. 42) и от 5 юли 2007 г., Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, т. 45).

7. Заключение по първия въпрос

117. С оглед на гореизложеното предлагам на първия въпрос на запитващата юрисдикция да се отговори по следния начин:

„Член 3 от Първа директива (в сила към датата на произшествието) трябва да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ се отнася и до положения, при които по желание на собственика превозното средство е спряно от движение в частен имот и е извън обществените пътища, но не са предприети административни действия за прекратяване на регистрацията на превозното средство по законоустановения начин. Задължение на държавите членки е да определят в националното си право кой е длъжен да застрахова превозното средство при тези обстоятелства“.

B. По втория въпрос

118. С втория въпрос националната юрисдикция иска да се установи дали член 1, параграф 4 от Втора директива трябва да се тълкува в смисъл, че на фонда се предоставя право на суброгация срещу собственика на превозното средство дори ако собственикът не е отговорен за произшествието. Запитващата юрисдикция също така иска да се установи дали суброгацията срещу собственика зависи от наличието на предпоставките за гражданска отговорност (и по-специално дали обстоятелството, че превозното средство не се е намирало във фактическата власт на собственика, е от значение).

119. Член 1, параграф 4 от Втора директива дава *право* на държавите членки да предвидят правото на суброгация срещу лицето, „[носещо] отговорност за произшествието“. Въпреки това тази разпоредба доуточнява, че ако се възползват от това си право, държавите членки не могат да разрешават на органа за изплащане на обезщетения да изисква от пострадалия, с оглед той да бъде обезщетен, да доказва, че „отговорното лице“ не е в състояние или отказва да плати.

120. Следователно възможността за суброгация (и условията за това) трябва да бъде предвидена в националното право. Това включва определяне в националното гражданско право на понятията лице, „[носещо] отговорност за произшествието“, и „отговорно“ [55]. Нито една от страните, представили становища, не оспорва това тълкуване.

121. От това следва, че доколкото запитващата юрисдикция иска да установи дали член 1, параграф 4 от Втора директива *трябва* да се тълкува в смисъл, че предоставя право на суброгация, отговорът е отрицателен. Член 1, параграф 4 от Втора директива предлага на държавите членки единствено *възможност* за това.

122. Във връзка с предпоставките за упражняване на правото на суброгация според мен в акта за преюдициално запитване има известна двусмисленост, що се отнася до основанието за разглежданата „отговорност“: отговорност *за самото произшествие* или отговорност за *незастраховането на превозното средство* (когато е имало задължение за това).

123. Доколкото въпросът се отнася до *отговорността за произшествието*, предпоставките за тази отговорност се определят от националното право. Според мен правото на Съюза допуска да се предвиди предпоставката по време на произшествието превозното средство да се намира във фактическата власт на отговорното лице.

55 Решение от 23 октомври 2012 г., Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, т. 29).

124. Запитващата юрисдикция обаче пита дали има право на суброгация срещу собственика „независимо от отговорността [ѝ] за произшествието“, което аз тълкувам като „независимо дали предпоставките за отговорност за произшествието са налице за собственика“. Тази възможност не е предвидена в член 1, параграф 4. Разпоредбата предвижда суброгация единствено срещу лицето, което *носи* отговорност за произшествието.

125. Доколкото запитващата юрисдикция иска да установи дали член 1, параграф 4 от Втора директива *трябва* да се тълкува в смисъл, че фондът има право на суброгация срещу лицето, *отговорно за незастраховането на превозното средство*, отговорът е отрицателен. Тази възможност просто не е посочена в член 1, параграф 4 от Втора директива и следователно подобна норма не може да бъде извлечена от тази разпоредба. Това обаче не означава, че държавите членки не могат да предвиждат право на суброгация при други обстоятелства, включително срещу лицето, което не е изпълнило задължението за застраховане, наложено от националното законодателство, с което се транспонира член 3, параграф 1 от Първа директива. Това отново е в голяма степен въпрос от националното право.

126. С оглед на гореизложеното предлагам на втория въпрос на запитващата юрисдикция да се отговори по следния начин:

„Член 1, параграф 4 от Втора директива трябва да се тълкува в смисъл, че държавите членки могат да предвиждат право на суброгация за орган за изплащане на обезщетения като Fundo de Garantia Automóvel, който при липса на застраховка „Гражданска отговорност“ изплаща обезщетение на увредени трети лица поради пътнотранспортно произшествие, причинено от моторно превозно средство, което без знанието и разрешението на собственика е отнето от частния имот, в който е било спряно, срещу лицето или лицата, носещи отговорност за произшествието. Предпоставките за отговорността на това лице или лица се уреждат от националното право. Тези предпоставки могат да включват изискването превозното средство да се намира във фактическата власт на въпросното лице или въпросните лица в момента на настъпване на произшествието.

Разпоредбата не изисква от държавите членки, нито им пречи да предвидят право на суброгация при други обстоятелства, включително срещу лицето, което не е изпълнило задължението за застраховане, наложено от националното законодателство, с което се транспонира член 3, параграф 1 от Първа директива“.

V. Заключение

127. Предлагам Съдът да отговори на преюдициалните въпроси, поставени от Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия), по следния начин:

Въпрос 1

„Член 3 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите-членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка (в сила към датата на произшествието) трябва да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ се отнася и до положения, при които по желание на собственика превозното средство е спряно от движение в частен имот и е извън обществените пътища, но не са предприети административни действия за прекратяване на регистрацията на превозното средство по законоустановения начин. Задължение на държавите членки е да определят в националното си право кой е длъжен да застрахова превозното средство при тези обстоятелства“.

Въпрос 2

„Член 1, параграф 4 от Директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС), трябва да се тълкува в смисъл, че държавите членки могат да предвиждат право на суброгация за орган за изплащане на обезщетения като Fundo de Garantia Automóvel, който при липса на застраховка „Гражданска отговорност“ изплаща обезщетение на увредени трети лица поради пътнотранспортно произшествие, причинено от моторно превозно средство, което без знанието и разрешението на собственика е отнето от частния имот, в който е било спряно, срещу лицето или лицата, носещи отговорност за произшествието. Предпоставките за отговорността на това лице или лица се уреждат от националното право. Тези предпоставки могат да включват изискването превозното средство да се намира във фактическата власт на въпросното лице или въпросните лица в момента на настъпване на произшествието.

Разпоредбата не изисква от държавите членки, нито им пречи да предвидят право на суброгация при други обстоятелства, включително срещу лицето, което не е изпълнило задължението за застраховане, наложено от националното законодателство, с което се транспонира член 3, параграф 1 от Първа директива“.