Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Y. BOT
представено на 10 април 2018 година [1]

Дело C-122/17

David Smith
срещу
Patrick Meade,
Philip Meade,
FBD Insurance plc,
Ирландия,
Attorney General

(Преюдициално запитване, отправено от Court of Appeal (Апелативен съд, Ирландия)

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Трета директива 90/232/ЕИО — Член 1 — Отговорност в случай на телесни повреди, причинени на всички пътници, освен на водача — Задължителна застраховка — Директен ефект на директивите — Задължение да се остави без приложение национална правна уредба, която противоречи на директива — Възможност за държава членка да се позовава на директива срещу частноправен субект“

1. Настоящото преюдициално запитване се отнася до тълкуването на Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства [2].

2. Запитването е отправено в рамките на спор, първоначално между г-н David Smith, от една страна, а от друга страна, господата Patrick и Philip Meade, FBD Insurance plc (наричано по-нататък „FBD“), Ирландия, както и Attorney General, относно обезщетение за вреди, понесени от г-н Smith в резултат на пътнотранспортно произшествие с участието на превозно средство, управлявано от г-н Patrick Meade и притежавано от г-н Philip Meade.

3. В решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) Съдът приема, че член 1 от Трета директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лица, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито

1 Език на оригиналния текст: френски.

2 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“.

оборудвана със седалки за пътници[3]. Съдът също така приема, че член 1 от Трета директива отговаря на всички необходими условия, за да има директен ефект, и следователно предоставя на частните лица права, на които те могат да се позоват непосредствено пред националните съдилища[4].

4. Съдът следва да уточни последиците от решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) в следния контекст: макар първоначалният спор да е бил между г-н Smith и господата Meade, като в качеството на ответници също са конституирани FBD, Ирландия и Attorney General, настоящото преюдициално запитване е отправено на етап от производството, в който страни са FBD, което встъпва в правата на г-н Smith, и ирландската държава. При тези условия последната изтъква като възражение в своя защита, че Трета директива дава основание да се възложи на застрахователя задължението да обезщети г-н Smith. Следователно се поставя общият проблем, който, разбира се, не е нов, но възниква в контекста на особена процесуална конфигурация, а именно дали дадена директива може да породи задължения за частноправен субект, когато държавата я е транспонирала неправилно.

5. В настоящото заключение на първо място ще изложа причините, поради които считам, че в рамките на спор между, от една страна, застрахователно дружество, което встъпва в правата на пострадало лице, на което е платило обезщетение, и от друга страна — държавата, националната юрисдикция е длъжна да не прилага разпоредбите на националното си право, според които задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, и чието противоречие с член 1 от Трета директива произтича от решение от 19 април 2007 г. по дело Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

6. По-нататък ще обясня защо считам, че подобно неприлагане на разпоредби на националното право, които противоречат на член 1 от Трета директива, не може да има за последица налагането на задължение за обезщетяване на пострадал, чиито вреди не са покрити от признатата застрахователна полица, в тежест на застрахователя, който се е съобразил с тези разпоредби.

I. Правна уредба

A. Правото на Съюза

7. 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[5] отменя 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[6], както и Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година

3 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 36).

4 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 44).

5 ОВ L 263, 2009 г., стр. 11.

6 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“.

относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства[7] и Трета директива. Въпреки това, с оглед на момента на настъпване на фактите, предмет на главното производство, следва да се вземат предвид отменените директиви.

8. Съгласно член 3, параграф 1 от Първа директива:

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

9. Член 1, параграф 1 от Втора директива гласи:

„Застраховката, посочена в член 3, параграф 1 на [Първа директива], покрива задължително както вреди върху имущество, така и телесни повреди на лица“.

10. Член 2, параграф 1, първа алинея от тази директива гласи:

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

– [...]

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

се счита, за целите на член 3 параграф 1 от [Първа директива], за нищожна [...]“.

11. Член 1, първа алинея от Трета директива предвижда:

„[...] [З]астраховките, посочени в член 3, параграф 1 от [Първа директива,] покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство“.

Б. Ирландското право

12. Член 56, параграф 1 от Road Traffic Act 1961 (Закон за движение по пътищата от 1961 г.), в редакцията му към момента на настъпване на фактите, предмет на главното производство (наричан по-нататък „Законът от 1961 г.“), предвижда, че водач на моторно превозно средство няма право да управлява механично задвижвано превозно средство в обществената пътна мрежа, освен ако не е в сила призната застрахователна полица, която покрива отговорността за изплащане на обезщетение за вредите, причинени от небрежното използване на превозното средство, на всяко лице освен изключеното лице.

13. Член 56, параграф 3 от Закона от 1961 г. предвижда, че използването на превозното средство в нарушение на забраната по член 56, параграф 1 е престъпление.

7 ОВ L 8, 1984 г. стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104, наричана по-нататък „Втора директива“.

14. Съгласно член 65, параграф 1, буква а) от същия закон „изключено лице“ по смисъла на член 56, параграф 1 от него е:

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

i) всяка част от механично задвижвано превозно средство, различно от големите превозни средства на обществения транспорт, освен ако тази част не е проектирана и снабдена със седалки за пътници, или

ii) пътник, седнал в ремарке, прикачено към механично задвижвано превозно средство, доколкото такава съвкупност от превозни средства се движи на обществено място“.

15. Член 6, параграф 1, буква а) от Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (приет от министъра Правилник от 1962 г. относно задължителната застраховка при движението по пътищата), в редакцията му в сила към момента на настъпване на фактите по главното производство (наричан по-нататък „Правилникът от 1962 г.“), предвижда:

„Определените за целите на [член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г.] превозни средства са посочени, както следва:

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

II. Фактите по спора в главното производство и преюдициалният въпрос

16. На 19 юни 1999 г. г-н Smith е тежко ранен, когато камионетката, в задната част на която пътува като пътник, се сблъсква с друго превозно средство, което също се движи по път от обществената пътна мрежа близо до Талиален (Ирландия). По време на произшествието камионетката, собственост на г-н Philip Meade, е управлявана от г-н Patrick Meade. Камионетката не е оборудвана със закрепени седалки за пътниците, които пътуват в задната част на превозното средство.

17. По време на произшествието г-н Philip Meade е притежавал валидна застрахователна полица за моторно превозно средство, издадена от FBD, която е била призната в съответствие с приложимото ирландско законодателство. Застраховката съдържа клауза за освобождаване от отговорност по отношение на пътници, пътуващи в задната част на камионетката, съгласно която застрахователното покритие за пътниците се отнася само до пътника, настанен на закрепената седалка в предната част на превозното средство.

18. Г-н Smith предявява иск срещу господата Meade за небрежност и неизпълнение на задължение.

19. След като е уведомено за иска за обезщетение на г-н Smith, с писмо от 13 август 2001 г. FBD отказва да изплати обезщетение на г-н Philip Meade във връзка с телесните повреди, претърпени от г-н Smith. Това застрахователно дружество се позовава на клаузата за изключване, съдържаща се в застрахователна полица, и заявява, че телесните повреди, причинени на лица, превозвани като пътници в част от превозното средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, не се покриват от тази полица.

20. На 19 април 2007 г. Съдът постановява решение Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), в което по същество приема във връзка с ирландската правна уредба, разглеждана в главното производство, че член 1 от Трета директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лица, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, и че този член отговаря на всички необходими условия, за да има директен ефект, и следователно предоставя на частноправните субекти права, на които те могат да се позовават пряко пред националните съдилища. Съдът приема обаче, че националният съд следва да провери дали е възможно позоваване на тази разпоредба срещу организация като разглежданата по делото.

21. В решение от 5 февруари 2009 г. сезираният като първа инстанция по спора между, от една страна, г-н Smith и, от друга страна, господата Meade, FBD, Ирландия и Attorney General, High Court (Висш съд, Ирландия) приема, че член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г. и член 6 от Правилника от 1962 г. могат да се тълкуват по начин, който да е в съответствие с Трета директива.

22. На 10 февруари 2009 г. High Court (Висш съд) одобрява спогодбата между FBD и г-н Smith, сключена след постановяването на решението от 5 февруари 2009 г. В изпълнение на тази спогодба FBD изплаща на г-н Smith вместо г-н Philip Meade сумата от три милиона евро. Впоследствие г-н Smith е поставен под закрилата на съда. Вследствие на това плащане FBD встъпва в правата на г-н Smith.

23. Производството срещу, от една страна, господата Meade и от друга страна, Ирландия и Attorney General е прекратено.

24. FBD обжалва решението на High Court (Висш съд) пред запитващата юрисдикция — Court of Appeal (Апелативен съд, Ирландия), като сочи, че първият съд е приложил неправилно съдебната практика, произтичаща от решение от 13 ноември 1990 г., Marleasing (C-106/89, EU:C:1990:395), тъй като е приел тълкуване на националното право contra legem, и че решението му има за последица признаването под определена форма с обратна сила на хоризонтален директен ефект на Трета директива срещу него, тъй като то е частно застрахователно дружество. То уточнява освен това, че ако възззивната му жалба бъде уважена, ще се опита да получи обратно от държавата сумата, която е изплатило на г-н Smith.

25. Court of Appeal (Апелативен съд) отбелязва, че към момента на настъпва на фактите, предмет на главното производство, лицата, пътуващи в камионетки без закрепени седалки за пътници, са били „изключени лица“ за целите както на член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г. със съответните изменения, така и на Правилника от 1962 г., поради което не е съществувало правно задължение те да бъдат застраховани съгласно ирландското национално право. Тази юрисдикция уточнява също, че водачите на моторни превозни средства, които притежават призната застрахователна полица, не извършват престъпление, когато управляват превозно средство без застрахователно покритие за лицата, пътуващи без закрепени седалки за

пътници. Най-накрая запитващата юрисдикция посочва, че член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г. е формулиран по такъв начин, че дори компетентният министър да е имал намерение да включи тези лица в обхвата на покритието на задължителната застраховка чрез правилник, с евентуалните си действия той би превишил своите правомощия.

26. Запитващата юрисдикция освен това отбелязва, че въпросът, който възниква в рамките на производството по жалбата, с която е сезирана, е относно последиците от решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229). В това отношение тя подчертава, че по делото, приключило с това решение, водачът не е бил застрахован, така че задължението за осигуряване на покритие се носи от Motor Insurers Bureau of Ireland (наричано по-нататък „MIBI“). За разлика от това дело, по настоящото дело FBD е частноправен субект, който не може да бъде приравнен на еманация на държавата. Освен това, за разлика от делото, приключило с решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), собственикът на превозното средство, г-н Philip Meade, има застраховка, въпреки че условията на полицата изрично изключват отговорност в случай, че пътниците, подобно на г-н Smith, не са пътували на закрепени седалки в задната част на превозното средство.

27. Запитващата юрисдикция изхожда от предпоставката, че разглежданата национална правна уредба не може да се тълкува в съответствие с член 1, първа алинея от Трета директива.

28. Затова Court of Appeal (Апелативен съд) приема — за разлика от High Court (Висш съд) — че и двете разглеждани национални разпоредби сами по себе си са „пределно ясни и напълно лишени от каквато и да е двусмисленост“, както и че двете разпоредби „изрично изключват случаи като настоящия, при който пътникът е пътувал в част на механично задвижвано превозно средство, която не е оборудвана със закрепени седалки“ [8]. Като приема, че в случая става дума за избор на законодателна политика, Court of Appeal (Апелативен съд) изразява несъгласие с High Court (Висш съд) по този тълкувателен въпрос, като заявява, че е „невъзможно тези разпоредби да се тълкуват по начин, съвместим с изискванията на Трета директива, тъй като обратното би означавало да се възприеме тълкуване, което би било contra legem и което би изопачило действителните формулировки и на двете разпоредби“ [9].

29. Поради това запитващата юрисдикция си задава въпроса как следва да постъпи националният съд по дело, по което страни са частноправни субекти, когато приложимото национално законодателство явно противоречи на изискванията на дадена директива и е невъзможно законодателството да се тълкува по начин, съвместим с тези изисквания.

30. В тази връзка Court of Appeal (Апелативен съд) счита, че от решението от 19 април 2016 г., DI (C-441/14, EU:C:2016:278) следва, че когато е невъзможно съответстващо тълкуване, националната юрисдикция е длъжна при необходимост да не прилага националното право, дори в съдебен спор между два частноправни субекта.

31. Court of Appeal (Апелативен съд) заключава, че член 65, параграф 1 буква а) от Закона от 1961 г. и член 6 от Правилника от 1962 г. трябва да бъдат оставени без приложение, доколкото изключват от покритието на застраховката пътниците, които не пътуват на закрепена седалка.

8 Вж. акта за преюдициално запитване (т. 32).

9 Вж. акта за преюдициално запитване (т. 34).

32. В това отношение Court of Appeal (Апелативен съд) счита, че ако бъде оставен без приложение изразът „които са проектирани и оборудвани със седалки за пътници“, съдържащ се в член 6 от Правилника от 1962 г., всички моторни превозни средства, различни от мотопеди, биха били определени за целите на прилагането на член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г., което би довело до законово задължение за застраховане на всички превозни средства. Що се отнася до последната разпоредба, текстът, който би следвало да бъде оставен без приложение, е член 65, параграф 1, буква а), точка i) от този закон.

33. Неприлагането на тези текстове би имало обратно действие. От това следва, че разглежданата в главното производство застрахователна полица вече няма да се счита за „призната полица“ по смисъла на член 62, параграф 1, букви а) от Закона от 1961 г. Според запитващата юрисдикция при тези условия водачът и собственикът на превозното средство, страни в главното производство, на теория биха се оказали извършители на престъпления, тъй като първият е управлявал превозно средство по обществен път без призната застрахователна полица, а вторият е позволил превозното средство да се управлява по този начин.

34. Court of Appeal (Апелативен съд) счита обаче, че ако бъде оставена без приложение клаузата в застрахователната полица, предмет на разглеждане в главното производство, предвиждаща изключване на пътниците, които не пътуват върху закрепена седалка, поради това че е несъвместима с правото на Съюза, тази полица автоматично би си възвърнала положението на призната полица по смисъла на член 62, параграф 1 буква а) от Закона от 1961 г. и проблемът относно наказателната отговорност на господата Meade би отпаднал.

35. Според тази юрисдикция това на свой ред поставя въпроса дали констатацията за неприложимост може или следва да стига толкова далече и дали такава констатация не представлява по същество форма на хоризонтален директен ефект на Трета директива спрямо FBD като частен застраховател.

36. Следователно запитващата юрисдикция счита, че настоящият случай повдига трудни и все още неразрешени въпроси във връзка с това доколко може да се счита, че Директивите за автомобилното застраховане имат директен ефект по отношение на изцяло частноправен субект като FBD, след като съответните разпоредби на член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г. и член 6 от Правилника от 1962 г. бъдат оставени без приложение в светлината на решението от 19 април 2007 г. по дело Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

37. Запитващата юрисдикция подчертава, че ако е длъжна да остави без приложение клаузата за изключване, съдържаща се в застрахователната полица, от това следва, че г-н Smith би имал основание да предяви иск срещу господата Meade, а FBD на свой ред би имало задължение да обезщети тези ответници. От друга страна, запитващата юрисдикция посочва, че ако тя не е длъжна да остави без приложение клаузата за изключване, съдържаща се в застрахователната полица, FBD би имало право да поиска от държавата да му възстанови сумата от три милиона евро, изплатена на г-н Smith по силата на спогодбата, като използва подходящи правни механизми, включително евентуален иск за обезщетение, основан на съдебната практика, установена с решение Francovich и др.[10].

10 Решение от 19 ноември 1991, Francovich и др. (C-6/90 и C-9/90, EU:C:1991:428).

38. При тези обстоятелства Court of Appeal (Апелативен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Доколкото:

i) релевантните разпоредби на националното право предвиждат изключение от задължителната автомобилна застраховка по отношение на лица, за които не са осигурени закрепени седалки в механично задвижвани превозни средства,

ii) съответната застрахователна полица предвижда, че застрахователното покритие се ограничава само до пътници, които пътуват на закрепени седалки, и същата полица на практика представлява призната застрахователна полица по смисъла на действащото национално законодателство към момента на произшествието,

iii) релевантните национални разпоредби, които предвиждат такова изключение от покритието, вече са признати за противоречащи на правото на Съюза с предишно решение на Съда (решение от 19 април 2007 г., Farrell C-356/05, EU:C:2007:229) и в съответствие с това следва да се оставят без приложение, и

iv) формулировката на националните разпоредби не позволява тълкуване, което да е съответстващо на изискванията на правото на Съюза,

при това положение, в съдебен спор между частноправни субекти и частно застрахователно дружество относно произшествие с моторно превозно средство, причинило през 1999 г. тежка телесна повреда на пътник, който не е пътувал на закрепена седалка, при което със съгласието на страните националният съд привлича държавата и частното застрахователно дружество като ответници […], длъжен ли е националният съд, когато оставя без приложение релевантните разпоредби на националното право, също така да не прилага клаузата за освобождаване от отговорност, включена в застрахователната полица за моторно превозно средство, или по друг начин да изключи възможността застрахователят да се позовава на […] клаузата за освобождаване от отговорност, действаща към съответния момент, така че пострадалото лице да може да получи обезщетение пряко от застрахователното дружество въз основа на тази полица? При условията на евентуалност, такъв резултат би ли представлявал по същество форма на хоризонтален директен ефект на директива спрямо частноправен субект, какъвто правото на Съюза не допуска?“.

III. Анализ

39. С преюдициалния си въпрос, който според мен следва да се преформулира, за да се адаптира към конфигурацията и предмета на спора в главното производство, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи, на първо място, дали в рамките на спор между, от една страна, застрахователно дружество, което встъпва в правата на пострадало лице, на което е платило обезщетение, и от друга страна — държавата, тя е длъжна да остави без приложение разпоредбите на националното си право, съгласно които задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, и чието противоречие с член 1 от Трета директива произтича от решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

40. На второ място, запитващата юрисдикция иска от Съда да посочи дали подобно изключване на разпоредбите на националното право има за последица и неприлагане на клаузата за изключване, съдържаща се в спорния застрахователен договор, което би довело до налагането на задължение на застрахователя да обезщети пострадалия.

41. За да се определи с точност процесуалната конфигурация, в рамките на която е отправено настоящото преюдициално запитване, следва да се уточни, както бе потвърдено и по време на съдебното заседание, че на етапа от производството, в който е отправено настоящото запитване, страни по спора, предмет на главното производство, са FBD и ирландската държава. Следователно става въпрос за вертикален спор.

42. В това отношение настоящото дело се различава от делото, приключило с решение от 19 април 2016 г., DI (C-441/14, EU:C:2016:278), на което запитващата юрисдикция се позовава неколкократно. Ще добавя, че това решение се отнася до възможността за позоваване на изключение от общ принцип на правото на Съюза в рамките на спор между частноправни субекти, в конкретния случай от принципа на недопускане на дискриминация, основана на възраст, докато предмет на настоящото дело е определянето на последиците от директива. С оглед на особеностите на директивата като акт на вторичното право на Съюза, многократно подчертавани от Съда, при всички положения не смятам, че изводите, които следват от решение от 19 април 2016 г., DI (C-441/14, EU:C:2016:278), могат автоматично да бъдат пренесени по дело, което поставя въпроса за действието на директива, разглеждана сама по себе си.

43. В рамките на вертикалния спор, предмет на главното производство, по същество се поставя въпросът дали една директива може пряко да наложи задължение на частноправен субект, в случая на FBD. Този въпрос се поставя, тъй като това е възражението, което ирландската държава прави в своя защита, за да избегне да ѝ бъде възложена отговорността за обезщетението на г-н Smith.

44. При все това в съдебното заседание беше потвърдено, че в рамките на висящото въззивно производство пред Court of Appeal (Апелативен съд), по което страни са FBD и ирландската държава, няма предявен иск за ангажиране на отговорността на държавата за нарушаване на правото на Съюза на основание на съдебната практика, произтичаща от решение от 19 ноември 1991 г., Francovich и др. (C-6/90 и C-9/90, EU:C:1991:428). Това се потвърждава и от информацията, предоставена от запитващата юрисдикция, а именно, че по време на съдебното заседание, проведено пред нея, адвокатът на FBD уточнява, че ако жалбата на клиента му бъде уважена, последният ще се опита да получи обратно от държавата, чрез подходящи правни механизми, включително евентуален иск за обезщетение, основан на съдебната практика, установена с решение Francovich и др.[11], сумата, която е изплатил на г-н Smith[12].

45. С оглед на тези обстоятелства стигам до извода, че от отговора на преюдициалния въпрос, поставен от запитващата юрисдикция, ще зависи евентуалното последващо предявяване от FBD на иск, чиято цел е да получи от държавата равностойността на сумата, която този застраховател е изплатил на г-н Смит.

46. В рамките на тази процесуална стратегия страните в главното производство искат предварително да установят, и това е отразено в преюдициалния въпрос, поставен на Съда от запитващата юрисдикция, какви задължения произтичат от правото на Съюза за FBD и за ирландската държава в положение като разглежданото в главното производство.

11 Решение от 19 ноември 1991 г., Francovich и др. (C-6/90 и C-9/90, EU:C:1991:428).

12 Вж. акта за преюдициално запитване (т. 9).

47. Ясно е, че ако отговорът на Съда е в смисъл, че независимо от неточното транспониране на член 1 от Трета директива от страна на ирландската държава FBD е длъжно да обезщети г-н Smith, този застраховател може да избере да не претендира по съдебен ред възстановяване на изплатената на г-н Smith сума от тази държава, независимо дали като ангажира нейната отговорност по пътя на иск за обезщетение, основан на съдебната практика, установена с решение Francovich и др.[13], или евентуално като използва други допустими съгласно ирландското право процесуални механизми.

48. Във въззивното производство пред Court of Appeal (Апелативен съд) FBD встъпва в правата на пострадалото лице, г-н Smith[14]. На този етап от производството следва да се определи чия е отговорността за обезщетяване на пострадалия по силата на правото на Съюза — на застрахователя или на държавата. Установяването на носителя на задължението за обезщетение изисква проверка на основателността на мотивите на High Court (Висш съд), а именно че член 65, параграф 1 буква а) от Закона от 1961 г. и член 6 от Правилника от 1962 г. могат да бъдат тълкувани в съответствие с Трета директива и че от това следва, че клаузата за изключване в разглеждания застрахователен договор е трябвало да бъде обявена за нищожна.

49. Както посочих по-горе, това предварително условие се поставя под съмнение от запитващата юрисдикция. Поради това тя измества разглеждането на спора към директния ефект на Трета директива.

50. Според постоянната практика на Съда, в рамките на своята компетентност всеки вътрешен съд има задължението да приложи правото на Съюза в неговата цялост и да защити правата, които то дава на частноправните субекти, като остави без приложение евентуалните разпоредби от вътрешното право, които му противоречат[15].

51. Припомням, че съгласно член 3, параграф 1 от Първа директива „[в]сяка държава членка […] предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия, е застрахована“. Освен това член 1, първа алинея от Трета директива гласи, че „[…] застраховките, посочени в член 3 параграф 1 от [Първа директива,] покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство“.

52. В решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) Съдът приема, че член 1 от Трета директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лица, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници[16].

53. Съдът също така приема, че член 1 от Трета директива отговаря на всички необходими условия, за да има директен ефект, и следователно предоставя на частните лица права, на които те могат да се позовават непосредствено пред националните съдилища[17].

54. Във връзка с това той припомня своята постоянна практика, според която разпоредба от директива има директен ефект, ако е безусловна и достатъчно точна по съдържание[18].

13 Решение от 19 ноември 1991 г., Francovich и др. (C-6/90 и C-9/90, EU:C:1991:428).

14 Вж. акта за преюдициално запитване (т. 8 и 25).

15 Решение от 9 март 1978 г., Simmenthal (106/77, EU:C:1978:49, т. 21).

16 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 36).

17 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 44).

18 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 37 и цитираната съдебна практика).

55. Съдът констатира, че по отношение на член 1 от Трета директива тези критерии са изпълнени, като отбелязва, че посоченият член позволява да се идентифицират както задължението на държавата членка, така и лицата, за които се създават права, и че тези разпоредби са безусловни и точни по съдържание[19]. Следователно според Съда е възможно позоваване на член 1 от Трета директива, за да се изключи приложението на разпоредби от националното право, според които лицата, пътуващи в която и да е част на превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, не са обхванати от задължителна застраховка[20].

56. Що се отнася до въпроса дали може да се прави позоваване на тази разпоредба по отношение на гаранционния орган по член 1, параграф 4 от Втора директива, отговорът е очертан в решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), а след това допълнен в решение от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

57. В последното решение Съдът приема, че на частноправна организация, на която държава членка е поверила задача в обществен интерес като свързаната със задължението на държавите членки, предвидено в член 1, параграф 4 от Втора директива, и която организация разполага за тази цел по силата на закона с изключителни правомощия като правомощието да изисква от застрахователите, упражняващи дейност по автомобилно застраховане на територията на съответната държава членка, да членуват в същата организация и да я финансират, могат да бъдат противопоставени разпоредби на директива, имащи директен ефект[21].

58. За разлика от делата, приключили с двете посочени решения Farrell[22], в спора по главното производство ирландският гаранционен орган MIBI не е страна. Причината за това отсъствие, изглежда, е, че за разлика от собственика на превозното средство, в което е седяла г-жа Elaine Farrell, собственикът на превозното средство (г-н Philip Meade), в което е пътувал г-н Smith, е имал застрахователна полица за моторно превозно средство.

59. Както посочих по-горе, на етапа от главното производство, през който е отправено настоящото преюдициално запитване, страни по спора са FBD и ирландската държава.

60. След като е признат директният ефект на член 1 от Трета директива, няма никакво съмнение относно възможността на FBD да се позовава на тази разпоредба срещу ирландската държава, за да изключи приложението на националните разпоредби, които противоречат на Трета директива. Ако такова позоваване е възможно срещу еманация на държавата като MIBI, трябва a fortiori да е възможно и спрямо държавата в качеството ѝ на публична власт. Всъщност следва да се предотврати възможността държавата да извлече предимство от това, че не спазва правото на Съюза[23].

61. От изложеното следва, че в рамките на спора, висящ пред запитващата юрисдикция, FBD има основание да се позове на член 1 от Трета директива, за да изключи прилагането на член 65, параграф 1, буква а) от Закона от 1961 г. и на член 6 от Правилника от 1962 г.

19 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 38).

20 Решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, т. 38).

21 Решение от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, т. 42).

22 Решения от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) и от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

23 Решение от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, т. 32 и цитираната съдебна практика).

62. След като ирландската система не предвижда субсидиарна намеса на гаранционния орган, когато собственикът на превозно средство има застрахователна полица, но тя не включва даден риск [24], който обаче е трябвало да бъде покрит, ако държавата беше транспонирала правилно член 1 от Трета директива, последната следва да поеме финансовите последици.

63. Противно на твърденията на ирландското правителство, неприлагането на национални разпоредби, които противоречат на член 1 от Трета директива, няма да доведе автоматично до задължение за застрахователя да обезщети г-н Smith. Отбелязвам, че клаузата за изключване, предвидена в разглеждания застрахователен договор, представлява приложение на правилата, предвидени от националния законодател за издаването на призната застрахователна полица. В рамките на спора, предмет на главното производство, ирландската държава не може да се позове на член 1 от Трета директива, за да остави без приложение тази договорна клауза и от това да изведе задължение за застрахователя да обезщети г-н Смит.

64. Допускането на подобно прехвърляне на отговорността във връзка с последиците от неправилно транспониране на директива би противоречало на постоянната практика на Съда, според която с оглед на естеството и характеристиките на директивата като акт на вторичното право на Съюза тя не може пряко да поражда задължения за частноправните субекти.

65. В това отношение следва да се напомни, че по силата на член 288, трета алинея от ДФЕС обвързващият характер на директива, на който се основава възможността за позоваване на нея, е налице само по отношение на „държавите членки, до ко[и]то е адресиран“ този акт [25]. В съответствие с постоянната съдебна практика от това следва, че една директива не може сама по себе си да поражда задължения за частноправен субект и следователно позоваването на самата директива не е възможно в спор с него [26]. Според Съда, да се разшири възможността за позоваване на директиви, които не са транспонирани, до отношенията между частноправните субекти, би означавало да се признае на Европейския съюз правомощието да приема с директен ефект задължения в тежест на частноправните субекти, въпреки че той разполага с такава компетентност само когато е оправомощен да приема регламенти [27]. От тази съдебна практика следва, че дори когато даден частноправен субект попада в приложното поле на директива спрямо лицата, не е възможно позоваване на разпоредбите на същата в това им качество срещу този субект пред националните юрисдикции [28]. Следователно не може да бъде признат низходящ вертикален директен ефект на разпоредбите на дадена директива, тъй като една държава не може да противопоставя собственото си неизпълнение на частноправните субекти [29].

66. Освен това, противно на твърдението на ирландското правителство в рамките на настоящото преюдициално производство, не може да се изведе задължение в тежест на FBD да обезщети г-н Smith чрез прилагане по аналогия на съдебната практика, произтичаща от решения от 30 април 1996 г., CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172) и от 26 септември 2000 г., Unilever (C-443/98, EU:C:2000:496), които се отнасят до тълкуването на Директива 83/189/ЕИО на Съвета от 28 март 1983 година за определяне на процедура за

24 Както е посочил Съдът в решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др. (C-409/11, EU:C:2013:512), „[р]олята на един такъв орган е замислена като крайна мярка, предвидена единствено за случаите, когато вредите са причинени от неидентифицирано превозно средство или от такова, за което не е било изпълнено задължението за сключване на застраховка, посочено в член 3, параграф 1 от Първа директива“ (т. 30 и цитираната съдебна практика). Последната хипотеза според Съда се отнася до „превозно средство, за което не е сключен договор за застраховка“ (т. 31).

25 Вж. решение от 12 декември 2013 г., Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, т. 22).

26 Вж. по-специално решение от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, т. 31 и цитираната съдебна практика). Както Съдът е постановил в решение от 8 октомври 1987 г., Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431), „национален орган не може да се позовава срещу частноправен субект на разпоредба от директива, чието необходимо транспониране в националното право все още не е извършено“ (т. 10). Вж. също решение от 27 февруари 2014 г., OSA (C-351/12, EU:C:2014:110, т. 47 и цитираната съдебна практика).

27 Вж. по-специално решение от 10 октомври 2017 г., Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, т. 31 и цитираната съдебна практика).

28 Вж. решение от 12 декември 2013 г., Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, т. 25).

29 Вж. в тази връзка *Simon*, D. Le système juridique communautaire. 3. ed., Presses universitaires de France, Paris, 2001, § 317, по-специално стр. 396 и 397.

предоставяне на информация в областта на стандартите и техническите предписания[30]. Както посочва Съдът в точка 51 от последното решение, спецификата на тази тенденция в съдебната практика се основава на констатацията, че „Директива 83/189 изобщо не определя материалното съдържание на правната норма, въз основа на която националният съд трябва да реши висящия пред него спор. Тя не създава нито права, нито задължения за частноправните субекти“.

67. Освен това решение от 28 март 1996 г. по дело Ruiz Bernáldez (C-129/94, EU:C:1996:143) според мен не може да се разбира като предоставящо възможност на държавата да се позовава на член 1 от Трета директива срещу FBD, за да възложи на последното тежестта да предостави обезщетение, тъй като проблематиката, свързана с възможността за позоваване на директива срещу частно лице, не е разглеждана от Съда в това решение.

68. Накрая подчертавам, че възлагането на FBD на тежестта да обезщети г-н Smith при обстоятелства като разглежданите в главното производство, би довело до несправедлив резултат в разрез с принципа на правна сигурност. Всъщност, както правилно отбелязва запитващата юрисдикция, е ясно, че частноправен субект като FBD очевидно е действал съобразно оспорваните национални разпоредби, предвиждащи изключване на застрахователното покритие, с цел да издаде призната застрахователна полица. FBD не е разполагало със свобода на договаряне и издаването на тази полица не е резултат от самостоятелно поведение от страна на застрахователя, а от поведение, продиктувано от националното законодателство.

69. Нещо повече, както основателно отбелязва запитващата юрисдикция, „не може да има съмнение, че цената на застрахователната полица, издадена от FBD в настоящия случай, отразява това, което основателно се счита за граници на нейните застрахователни рискове, а тези рискове не обхващат пътниците, пътуващи в камионетки без закрепени седалки“[31]. Признаването на низходящ вертикален директен ефект на член 1 от Трета директива би означавало да се наложи на застрахователя престация, която не е била предвидена в договора.

70. При тези условия няма основание да се приеме, че ефектът на изключване на противоречащите разпоредби от националното право, произведен от член 1 от Трета директива в спора между FBD и ирландската държава, има за последица налагане с обратна сила на този застраховател на задължението, предвидено в посочения член, а именно обезщетяване на „телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство“.

71. Дори да се допусне, че задължението в тежест на застрахователя произтича не от член 1 от Трета директива, а от разпоредбите на националното право, разглеждани без елементите, които са в противоречие с този член, това не променя позицията ми, която се основава на правилото, че държавата не може, по един или друг начин, да извлича каквото и да било предимство от неправилното транспониране на директиви, като се опитва да налага на застрахователите задължение да покриват рискове, които самата държава изрично е изключила от задължението за застрахователно покритие.

72. В това отношение припомням, че както е видно от член 3, параграф 1 от Първа директива и член 1, първа алинея от Трета директива, всяка държава членка има задължение да предприеме всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства за телесни повреди, претърпени от пътници като г-н Smith

30 ОВ L 109, 1983 г., стр. 8.

31 Вж. акта за преюдициално запитване (т. 33).

в превозно средство, е застрахована. Когато дадена държава членка не е предприела такива мерки и дори, както в конкретния случай, е въвела мерки, имащи за последица изключването в застрахователните договори на обезщетението за тази категория вреди, според мен тя трябва да поеме съответните финансови последици.

73. В обобщение, застрахователят не нарушава нито правилото по член 1, първа алинея от Трета директива, нито разпоредбите на националното право, които транспонират този член. Именно държавата е нарушила този член, като го е транспонирала неправилно. Тя не може да извлича предимство от това неточно транспониране.

74. Самата логика на съдебната практика, с която се установява директният ефект на директивите, изисква частноправен субект като FBD, който, припомням, встъпва в правата на пострадалото лице, да е в състояние при спор с държавата да изиска от последната да изпълни задълженията си. В това отношение напомням, че в основата на теорията за директния ефект се намира доводът, изведен от „бдителността на заинтересованите частноправни субекти във връзка със защитата на техните права“ [32].

75. В края на изложението си мога да обобщя разглежданото в главното производство положение по следния начин: като е сключило спогодба с г-н Smith след съдебното решение на High Court (Висш съд) от 5 февруари 2009 г., за да му предостави обезщетение, FBD в действителност е изпълнило задължение на ирландската държава. Подобно задължение не може да бъде юридически прехвърлено на FBD, тъй като това би означавало да се придаде на член 1, първа алинея от Трета директива директен ефект по отношение на застрахователя, като му се възложи риск, който не е бил взет под внимание при изчисляването на застрахователните премии.

76. В този смисъл разглежданото в главното производство положение може да се приравни на неоснователно обогатяване на ирландската държава и следователно следва да бъде коригирано, за да се гарантира съответствие с член 3, параграф 1 от Първа директива и член 1, първа алинея от Трета директива.

77. От изложените по-горе съображения следва, че в рамките на спор между, от една страна, застрахователно дружество, което встъпва в правата на пострадало лице, на което е платило обезщетение, и от друга страна — държавата, националната юрисдикция е длъжна да остави без приложение разпоредбите на националното си право, съгласно които задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, и чието противоречие с член 1 от Трета директива произтича от решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

78. Подобно неприлагане на разпоредби на националното право, които противоречат на член 1 от Трета директива, не може да има за последица налагането на задължение за обезщетяване на пострадал, чиито вреди не са покрити от признатата застрахователна полица, в тежест на застрахователя, който се е съобразил с тези разпоредби.

32 Решение от 5 февруари 1963 г., van Gend & Loos (26/62, EU:C:1963:1, стр. 25). Препращам също към заключението на генерален адвокат Wahl по дело Portgás (C-425/12, EU:C:2013:623), в което той припомня, позовавайки се на решение от 26 февруари 1986 г., Marshall (152/84, EU:C:1986:84, т. 47), че „признаването на непосредственото действие на директивите в крайна сметка почива на две допълващи се цели: необходимостта от ефективно гарантиране на правата, които частноправните субекти могат да извлекат от тези актове, както и желанието за санкциониране на националните органи, които не са се съобразили със задължителното действие и не са осигурили ефективното прилагане на тези актове“ (т. 30).

IV. Заключение

79. С оглед на всички изложени съображения предлагам на Съда да отговори на поставения от Court of Appeal (Апелативен съд, Ирландия) преюдициален въпрос по следния начин:

„1) В рамките на спор между застрахователно дружество, встъпило в правата на пострадало лице, на което е платило обезщетение, и държавата, националната юрисдикция е длъжна да остави без приложение разпоредбите на националното си право, съгласно които задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, и чието противоречие с член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства произтича от решение от 19 април 2007 г., Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

2) Подобно неприлагане на разпоредби на националното право, които противоречат на член 1 от Трета директива 90/232, не може да има за последица налагането на задължение за обезщетяване на пострадал, чиито вреди не са покрити от признатата застрахователна полица, в тежест на застрахователя, който се е съобразил с тези разпоредби“.