



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
М. ВОВЕК
представено на 23 февруари 2021 година¹

Дело C-923/19

Van Ameyde España S.A.
срещу
GES, Seguros y Reaseguros, S.A.

(Преюдициално запитване, отправено от Tribunal Supremo (Върховен съд, Испания)

„Преюдициално запитване — Директива 2009/103/ЕО — Застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Понятие „движение на превозни средства“ — Обхват на задължението за застраховане — Произшествие, в което участват теглещо превозно средство и полуремарке, застраховани при различни застрахователи“

I. Въведение

1. Трябва ли имуществените вреди, причинени на полуремарке, което към момента на пътнотранспортното произшествие е било използвано като част от съчленено превозно средство, а произшествието явно е настъпило по вина на водача на камиона влекач, да бъдат покрити от задължителната застраховка на камиона влекач, или от тази на полуремаркетото при положение, в което както камионът влекач, така и полуремаркетото имат отделни договори за застраховка „Гражданска отговорност“, сключени с различни застрахователи?

2. С този въпрос от Съда се иска да доразвие своята богата (към днешна дата) практика относно понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3, първа алинея от Директива 2009/103/ЕО². В миналото Съдът вече е бил приканван да потвърди дали това понятие обхваща по-специално „маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към него ремарке“³; „случая, в който селскостопански трактор е участвал в произшествие и основната му функция към момента на настъпване на това произшествие не е била да служи като средство за транспорт, а да генерира, като работна машина, двигателната сила, необходима за задвижване на помпата на хербицидна пръскачка“⁴; „положение, при което пътник на паркирано на паркинг превозно средство при отваряне на вратата му удря и причинява щета на паркираното до него превозно средство“⁵; или „случай [...], в който превозно

¹ Език на оригиналния текст: английски.

² Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 263, 2009 г., стр. 11).

³ Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 59 и диспозитива).

⁴ Решение от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, т. 42 и диспозитива).

⁵ Решение от 15 ноември 2018 г., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, т. 48 и диспозитива).

средство, паркирано в частен гараж на сграда и използвано съобразно с функцията му на средство за транспорт, се запалва и предизвиква пожар, причинен от електрическата система на това превозно средство и нанесъл вреди на тази сграда — при положение че посоченото превозно средство не е местено повече от 24 часа преди избухването на пожара“⁶.

3. Опасявам се, че подобно на излезлия от пътното платно камион влекач по главното производство, някои елементи от подчертаната по-горе съдебна практика, изглежда, донякъде са се отклонили от същинския обхват на Директива 2009/103. Поради това моето предложение в настоящото заключение е, първо, че от *структурна* гледна точка не е задача на Съда да предприема ефективно прилагане правото на Съюза към отделни случаи посредством такава „фактологическа съдебна практика“. Второ, що се отнася до разглежданата *специфична* правна уредба, понятието „използване на превозни средства“, както и други неопределени правни понятия, съдържащи се в член 3 от Директива 2009/103, се отнасят до общото задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“. Тези понятия не са предназначени да определят дали дадено произшествие трябва да бъде покрито от тази застраховка.

II. Правна уредба

A. Правото на ЕС

4. В член 1 от Директива 2009/103 се съдържат следните определения:

„[...]“

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;
2. „увредено лице“ означава всяко лице, което има право на обезщетение за вреди, причинени от превозни средства;

[...]“.

5. Член 3 от Директива 2009/103, озаглавен „Задължение за застраховане на превозни средства“, предвижда следното:

„Всяка държава членка, при спазване на член 5, предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на нейна територия.

Покритите вреди и условията на застраховката се определят в рамките на мерките, посочени в първа алинея.

[...]“

Застраховката, посочена в първа алинея, покрива задължително както имуществени вреди, така и телесни увреждания“.

⁶ Решение от 20 юни 2019 г., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, т. 48 и диспозитива).

6. Член 12 от Директива 2009/103, озаглавен „Специфични категории пострадали“, гласи:

„1. Без да се засяга член 13, параграф 1, втора алинея, посочената в член 3 застраховка покрива отговорността за телесни увреждания на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, които произтичат от използването на моторното превозно средство.

[...]

3. Застраховката, посочена в член 3, покрива телесни увреждания и имуществени вреди, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица на пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на моторно превозно средство имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право.

Настоящият член не засяга нито гражданската отговорност, нито размера на обезщетението“.

Б. Националното право

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Закон за гражданската отговорност и за застраховането при използване на моторни превозни средства) (наричан по-нататък „Законът за застраховането на превозните средства“) е одобрен с Кралски законодателен декрет 8/2004 от 29 октомври 2004 г.⁷ Член 1 от него, озаглавен „Гражданска отговорност“, гласи:

„1. Предвид риска при управлението на моторно превозно средство водачът му отговаря за вредите, причинени на лица или на имущество, във връзка с използването на превозното средство.

[...]

3. Собственикът, който не е водач на превозното средство, носи отговорност за телесните увреждания и имуществените вреди, причинени от водача, когато е свързан с него по един от начините, посочени в член 1903 от Código Civil (Граждански кодекс) и в член 120, параграф 5 от Código Penal (Наказателен кодекс). Тази отговорност отпада, когато собственикът на превозното средство докаже, че е положил дължимата грижа на добър стопанин, за да предотврати настъпването на вредите.

[...]“.

8. Член 2 от Закона за застраховането на превозните средства, озаглавен „Задължение за застраховане“, предвижда в параграф 1:

„Всеки собственик на моторни превозни средства, които обичайно се намират в Испания, е длъжен да сключи и поддържа в сила договор за застраховка за всяко притежавано от него превозно средство. Договорът трябва да покрива посочената в член 1 гражданска отговорност до размера на задължителните застрахователни прагове [...]“.

⁷ Публикуван в ВОВЕ, бр. 267 от 5 ноември 2004 г., стр. 36662.

9. Член 5 от Закона за застраховането на превозните средства, озаглавен „Материален обхват и изключения“, предвижда в параграф 2:

„Задължителната застраховка не покрива също така материалните щети, претърпени от застрахованото превозно средство, от превозваните в него вещи или от имуществото, притежавано от застрахователя, застрахования, собственика или водача [на превозното средство], както и от това на съпруга/та или роднините до трета степен на кръвно родство или родство по сватовство на посочените лица“.

10. Член 1, параграф 1 от Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Правилник за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства), одобрен с Кралски декрет 1507/2008 от 12 септември 2008 г.⁸, предвижда:

„За целите на гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства и на задължението за застраховане, моторни превозни средства са всички превозни средства, годни да се движат по суша и задвижвани от двигател, включително мотопеди, специални превозни средства, ремаркета и полуремаркета [...]“.

11. Освен това Reglamento General de Vehículos (Общ правилник за превозните средства), одобрен с Кралски декрет 2822/1998 от 23 декември 1998 г.⁹, включва (приложение II) каталог на класове и категории превозни средства, като в член 5 влекачът и полуремаркетото се определят като самостоятелни превозни средства, макар и заедно да могат да образуват съчленено превозно средство.

12. Според практиката на Tribunal Supremo (Върховен съд, Испания) отговорността на отделните компоненти на съчлененото превозно средство към трети лица за вредите, причинени от това съчленено превозно средство, е солидарна. По-нататък в член 19, алинея 2 от Правилника за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства се определя начинът за вътрешно разпределяне на отговорността:

„Когато двете участващи превозни средства са влекач и прикачено към него ремарке или полуремарке или две ремаркета или полуремаркета и не може да бъде определена вината на всяко едно от тях, всеки застраховател допринася за изпълнението на посочените задължения в съответствие с договореното в споразуменията между застрахователите, а при липса на такива — пропорционално на размера на годишната рискова премия за всяко превозно средство, посочено в сключената застрахователна полица“.

III. Фактите, националното производство и отправеният преюдициален въпрос

13. На 3 април 2014 г. възниква пътнотранспортно произшествие поради излизане от пътното платно и преобръщане на съчленено превозно средство, съставено от камион влекач (или тракторна глава)¹⁰ и полуремарке. Произшествието е настъпило по вина на водача, който е управлявал влекача при небрежност.

⁸ ВOE, бр. 222 от 13 септември 2008 г., стр. 37487.

⁹ ВOE, бр. 22 от 26 януари 1999 г., стр. 3440.

¹⁰ В заключението си използвам термините „камион влекач“ и „тракторна глава“ като обозначаващи един и същ вид устройство. Признавам, че във въпроса си запитващата юрисдикция посочва „камион влекач (или тракторна глава)“. Тъй като обаче не се твърди или обяснява каква би трябвало да е разликата между тези две понятия, ако има такава, просто приемам, че те означават едно и също.

14. Към момента на произшествието полуремаркетото е отдадено на лизинг на Primafrío SL. То има осигурено застрахователно покритие за щети чрез полица, сключена с Ges, Seguros y Reaseguros, S.A. (наричано по-нататък „GES“). Застраховката „Гражданска отговорност“ за нанесени на трети лица вреди е сключена с дружеството Seguros Bilbao. От своя страна влекачът е собственост на португалското дружество Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda. Застрахователното покритие за влекача по застраховка „Гражданска отговорност“ за нанесени на трети лица вреди е осигурено от португалското дружество Acoreana, представлявано в Испания от дружеството Van Ameyde España S.A. (наричано по-нататък „Van Ameyde“ или „жалбоподателят“).

15. След произшествието GES обезщетява Primafrío за щетите, причинени на полуремаркетото, със сумата от 34 977,33 EUR. Впоследствие на 13 март 2015 г. GES предявява иск, който е в основата на настоящия спор, срещу застрахователя на влекача Van Ameyde. С него то иска Van Ameyde да бъде осъдено да изплати на GES обезщетение в размер на 34 977,33 EUR плюс законните лихви. GES твърди, че влекачът и полуремаркетото са самостоятелни превозни средства, принадлежащи на различни собственици, със сключена задължителна застраховка за всяко едно от тях. Поради това полуремаркетото не може да се разглежда като превозвана от влекача вещ. Вместо това то се явява трето лице за целите на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на камиона влекач.

16. С решение от 14 юли 2016 г. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Първоинстанционен съд № 1 в Ла Палма дел Кондадо, Испания) отхвърля този иск. Този съд приема, че в обстоятелствата по случая е приложимо второто от изключенията от застрахователното покритие, предвидени за задължителното застраховане на моторни превозни средства в член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства, а именно щети, нанесени на превозваните от влекача вещи. Полуремаркетото следвало да се счита за „товар или превозвана вещ“.

17. GES подава въззивна жалба до Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (Съд на провинция Уелва, второ отделение, Испания). На 22 декември 2016 г. този съд постановява решение, с което уважава въззивната жалба и оттам — подадения в първоинстанционното производство иск в неговата цялост. По същество той приема, че посоченото изключение от застрахователното покритие, предвидено в член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства, се отнася само до нанесени щети по превозваните в застрахованото превозно средство вещи, а не до превозваните *от* застрахованото превозно средство вещи. В случая полуремаркетото било превозвано „от“ застрахованото превозно средство. Следователно то било превозно средство, отделно от самия камион влекач.

18. Жалбоподателят подава касационна жалба срещу това решение до Tribunal Supremo (Върховен съд). Той твърди, че е налице нарушение на член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства. Съгласно тази разпоредба нанесените на полуремаркетото щети са изключени от задължителното застрахователно покритие на влекача.

19. Според запитващата юрисдикция Директива 2009/103 не съдържа изрични разпоредби относно правилата за определяне на отговорността в случай на произшествие с участие на съчленено превозно средство, съставено от самостоятелни превозни средства. Освен това националното право не описва и по какъв начин застрахователите на отделните превозни средства, съставляващи съчленено превозно средство, трябва да извършат разпределение на отговорността, когато претърпяната от едното от превозните средства вреда е изцяло по вина на другото.

20. Тъй като има съмнения относно правилното тълкуване на член 5 от Закона за застраховането на превозните средства и неговото действие по отношение на прилагането на член 3 от Директива 2009/103, Tribunal Supremo (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Допуска ли член 3, последна алинея от [Директива 2009/103] във връзка с член 1 от същата директива тълкуване на национална правна уредба (член 5, алинея 2 от [Закон за застраховането на превозните средства]), според което в случаи като тези в главното производство щетите, причинени на полуремаркетото, са изключени от покритието на задължителната застраховка на камиона влекач или на тракторната глава, тъй като полуремаркетото се приравнява на превозвани вещи в камиона влекач или в тракторната глава, или дори се приема, че за целите на имуществените вреди полуремаркетото образува едно-единствено превозно средство с камиона влекач или с тракторната глава?“.

21. Писмени становища представят жалбоподателят, ответникът, испанското правителство, както и Европейската комисия.

IV. Анализ

22. Изпитвам недоумение. Не защото не разбирам, че ако водач на камион влекач го управлява невнимателно, може да излезе от пътя и да преобърне превозното средство, като по този начин нанесе имуществени вреди или телесни увреждания. Не и защото не схващам основния правен проблем, представен с полезна яснота от запитващата юрисдикция: кой застраховател трябва да плати имуществените вреди, причинени на прикаченото полуремарке, когато това полуремарке е използвано като част от съчленено превозно средство, а произшествието, изглежда, е настъпило по вина на водача на камиона влекач и всеки елемент на съчлененото превозно средство има различен застраховател?

23. Разбирам, че поставеният въпрос несъмнено е вдъхновен от съществуващата тенденция в практиката на Съда. Трудно ми е обаче да разбера с какво точно посочените разпоредби от правото на Съюза или която и да е друга разпоредба от Директива 2009/103 биха имали каквато и да било полезност за поставените от запитващата юрисдикция въпроси. Това затруднение е резултат от два основни и тясно свързани фактора: същинския обхват на този правен инструмент и ролята на Съда по отношение на преюдициалните запитвания.

24. Редно е да се признае, че досега практиката на Съда в тази област невинаги е оставала в тези граници. Ето защо започвам настоящото заключение с втория аспект, като припомням накратко част от неотдавнашната съдебна практика в тази област и илюстрирам как посредством привидното тълкуване на неопределени правни понятия, съдържащи се в Директива 2009/103, и по-специално на понятието „използване на превозни средства“, преценката на Съда постепенно става все по-фактологическа (А). По-нататък очертавам какъв е — поне според мен — същинският обхват на член 3 от Директива 2009/103, който се отнася до задължението за застраховане, а не до определянето на отговорността в конкретни случаи (Б). След това ще поставя тези съображения в по-широкия конституционен контекст, припомняйки, че съгласно член 267ДФЕС функцията на Съда е да дава *тълкуване* на правото на Съюза (В). Ще направя извода, че с оглед на всички тези обстоятелства правото на Съюза не урежда конкретния проблем, с който е сезирана запитващата юрисдикция в главното производство (Г).

А. По понятието „използване на превозни средства“

25. През годините в рамките на редица дела са тълкувани различни разпоредби от Директива 2009/103 или по-скоро от някоя от петте предшествашки я директиви¹¹. Същевременно конкретното направление в съдебната практика относно тълкуването на понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3, първа алинея от Директива 2009/103¹², с цел да се определи дали дадена маневра или използване на превозно средство може да се отнесе към това понятие в конкретен случай, за да се прецени впоследствие отговорността на даден застраховател, започва през 2014 г. с решение Vnuk¹³.

26. Докато г-н Vnuk прибира бали слама на тавана на плевня, трактор, теглещ ремарке, който се движи на заден ход в стопанския двор, блъсва стълбата, на която той се е качил. Г-н Vnuk пада. Независимо че в този случай националното право определя най-общо приложното поле на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ за моторни превозни средства, *предвид особеностите на контекста* на положението запитващата юрисдикция изпитва съмнения дали действително застрахователната компания на собственика на трактора трябва да обезщети г-н Vnuk. Съответно Съдът е запитан дали понятието „използване на превозни средства“ трябва да се тълкува в смисъл, че „не покрива обстоятелствата в [този] случай, когато застрахованото при ответника лице е блъснало стълбата, на която се е намирал жалбоподателят, с трактор с ремарке по време на събиране на бали сено в плевня, тъй като не е налице контекст на движение по пътищата“¹⁴.

27. Съдът преценява, че понятието „използване на превозни средства“ включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство. Така в това понятие би могла да се включи маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към него ремарке, като разглежданата по делото в главното производство, което запитващата юрисдикция трябва да провери¹⁵.

28. В дело Rodrigues de Andrade¹⁶ селскостопански трактор е спрян с включен двигател, за да задвижва помпа, с която селскостопанските работници пръскат с хербицид лозите в лозето на г-н и г-жа Rodrigues de Andrade. Тежестта на този трактор, вибрирането на двигателя и силният дъжд предизвикват свличане на земна маса. Вследствие на това тракторът се свлича по терасите и се преобръща, като удря и смазва работничка. Спорът, възникнал от тези злощастни събития, е насочен основно към въпроса дали обезщетението, дължимо на съпруга на убитата работничка, трябва да бъде покрито от застраховката „Гражданска отговорност“ на трактора (застраховката на превозното средство), или от застраховката „Гражданска отговорност“ на собственичката на стопанството, покриваща нейната отговорност за трудови злополуки. Като се позовава на решение Vnuk, запитващата юрисдикция поставя въпроса дали задължението за сключване на застраховка се прилага единствено когато превозните средства са в движение, или също и в случаите, когато те са спрени, но с включен двигател.

11 Относно списъка на петте директиви, които Директива 2009/103 инкорпорира, консолидира и отменя, вж. член 29 и приложение I към Директива 2009/103. Вж. също приложение II, съдържащо таблица на съответствието за отделните разпоредби.

12 Или преди това в член 3, параграф 1 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 (ОВ L 103, 1972 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10).

13 Решение от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) (наричано по-нататък „решение Vnuk“).

14 Пак там, точка 25.

15 Пак там, точка 59 и диспозитива.

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

29. Съдът припомня, че понятието „използване на превозни средства“ не обхваща само хипотезите на движение по пътищата, тоест на движение по обществената пътна мрежа. Това понятие обхваща и всяко използване на превозното средство в съответствие с обичайната му функция¹⁷. Обхватът на понятието също така не зависи от характеристиките на терена, на който то се използва¹⁸, и покрива всяко използване на превозно средство като средство за транспорт¹⁹. Тогава Съдът заключава, че понятието „използване на превозни средства“ не обхваща случая, в който селскостопански трактор е участвал в произшествие и основната му функция към момента на настъпване на това произшествие не е била да служи като средство за транспорт, а да генерира, като работна машина, двигателната сила, необходима за задвижване на помпата на хербицидна пръскачка²⁰.

30. Дело Núñez Torreiro²¹ се отнася до офицер от испанската армия, участващ в нощни военни учения на военен полигон, разположен в Испания. Той се вози като пътник във високопроходимо военно колесно превозно средство тип Aníbal, което се движи в зона, предназначена за верижни превозни средства. Превозното средство се обръща, причинявайки на офицера различни наранявания. Запитващата юрисдикция поставя въпроса за съвместимостта с член 3 от Директива 2009/103 на разпоредби от националното право, които допускат изключване на отговорността, произтичаща от използването на моторни превозни средства при такова положение.

31. Съдът приема, че макар при обръщането си обсъжданото превозно средство да се е движело по военен полигон със забранен достъп за невоенни превозни средства и в зона от полигона, която не е пригодна за движение на колесни превозни средства, това обстоятелство не засяга понятието „използване на превозни средства“²². Следователно Съдът заключава, че член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, която изрично позволява да бъдат изключени от покритието на задължителната застраховка вредите, настъпили при управление на моторни превозни средства по пътища и терени, които не са „пригодни за движение“, освен по онези, които, макар да нямат такава пригодност, все пак са „широко използвани“²³.

32. В дело ВТА Baltic Insurance Company²⁴ към Съда е отправен въпросът дали понятието „използване на превозни средства“ включва и положение, при което на паркинга на супермаркет пътник от превозно средство отваря вратата си и причинява щета на паркираното в съседство с него превозно средство.

33. В своето решение Съдът пояснява, че понятието „използване на превозни средства“ не се ограничава само до управлението им, но включва и действия, които обикновено се извършват и от пътниците²⁵. Отварянето на вратата на превозното средство представлява използване на това превозно средство. Следователно то е в съответствие с функцията му на средство за транспорт, доколкото позволява по-специално качването и слизането на лица или товаренето и разтоварването на стоки, които се транспортират или са били транспортирани с това превозно средство²⁶. Освен това фактът, че дадено превозно средство не се е движело към момента на настъпване на произшествие, сам по себе си не изключва възможността за използване на това

17 Пак там, точка 34.

18 Пак там, точка 35.

19 Пак там, точка 38.

20 Пак там, точка 42 и диспозитива.

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

22 Пак там, точка 34.

23 Пак там, точка 36.

24 Решение от 15 ноември 2018 г., ВТА Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

25 Пак там, точка 45.

26 Пак там, точка 36.

превозно средство, което да е съобразено с функцията му на средство за транспорт²⁷. Така Съдът заключава, че в понятието „използване на превозни средства“ попада положение, при което пътник на паркирано на паркинг превозно средство при отваряне на вратата му удря и причинява щета на паркираното до него превозно средство²⁸.

34. В дело *Línea Directa Aseguradora*²⁹ собственикът на ново превозно средство го паркира в частен гараж. Когато на следващия ден той стартира двигателя, колата не помръдва. По-късно през нощта електрическата система на превозното средство се запалва. Пожарът причинява вреди в сградата, в която то е паркирано. Въпросът, който се поставя пред запитващата юрисдикция, е дали причинените на сградата вреди трябва да бъдат покрити от застраховката на автомобила (застраховка „Гражданска отговорност“, сключена от собственика на автомобила във връзка с използването на моторни превозни средства), или от застраховката на жилищния имот (застраховка „Гражданска отговорност“, сключена от собственика на сградата).

35. В отговор Съдът пояснява, че се счита, че превозно средство е използвано съобразно с функцията му на средство за транспорт, когато се движи, но и когато е паркирано между две придвижвания. Така паркирането на превозно средство в частен гараж също представлява използване на превозно средство. Следователно член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „използване на превозни средства“ в тази разпоредба включва случай като разглеждания в главното производство — в който превозно средство, паркирано в частен гараж на сграда и използвано съобразно с функцията му на средство за транспорт, се запалва и предизвиква пожар, причинен от електрическата система на това превозно средство и нанесъл вреди на тази сграда — дори ако посоченото превозно средство не е местено повече от 24 часа преди избухването на пожара³⁰.

36. Дело *Bueno Ruiz и Zurich Insurance*³¹ се отнася до автомобил във видимо лошо техническо състояние. От него изтичат масло и други хлъзгави течности върху паркомястото в частен паркинг, където обикновено е паркирано. На 19 септември 2015 г. на това паркомясто се събира голяма локва масло, която, изглежда, се разтича наоколо. Собственичката на автомобила, паркиран на съседното паркомясто, се подхлъзва на маслото, докато се опитва да се качи в автомобила си. Тя завежда дело срещу застрахователя на автомобила, от който изтича масло, и лично срещу собственика на автомобила. Като се позовава на предходната практика на Съда в тази област, но не е сигурна докъде се простира обхватът на понятието „използване на превозни средства“, поради което изпитва съмнения по въпроса кое е отговорното лице в случай като настоящия (застрахователят, собственикът на автомобила или потенциално управителят на паркинга), запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 3 от Директива 2009/103 допуска тълкуване в смисъл, че покритието на задължителната застраховка обхваща също нанесените щети — вследствие на опасното положение, създадо се поради изтичане на течности от превозно средство върху паркомястото, на което е паркирано, или при извършването на маневри при паркиране в частен паркинг, находящ се в сграда в етажна собственост — на трети лица, ползващи същата сграда³².

37. В отговор Съдът припомня, че член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че дадено превозно средство се използва в съответствие с функцията му на средство за транспорт, когато се движи и също, по принцип, когато е паркирано между две придвижвания. Фактът, че произшествието е настъпило вследствие на разлив на масло,

27 Пак там, точка 38.

28 Пак там, точка 48 и диспозитива на решението.

29 Решение от 20 юни 2019 г., *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517).

30 Пак там, точка 48 и диспозитива на решението.

31 Определение от 11 декември 2019 г., *Bueno Ruiz и Zurich Insurance* (C-431/18, непубликувано, EU:C:2019:1082).

32 Пак там, точки 16—26.

изтичащо не само докато автомобилът е паркиран, а изглежда, и когато той се стартира и задвижва, е ирелевантен. Движението на автомобил и неговото паркиране в частен паркинг представляват използване на това превозно средство, което е в съответствие с функцията му на средство за транспорт³³.

38. Представените по-горе примери са само илюстративна подборка измежду делата, разгледани от Съда през последните години във връзка с понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3 от Директива 2009/103³⁴. Подбраните примери са забележителни в две отношения. На първо място, що се отнася до *специфичната област на правото*, Съдът разглежда понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3 от Директива 2009/103, макар и в съвсем различен контекст и с различна цел, за да реши ефективно дали специфично използване към момента на дадено произшествие трябва да бъде покрито от задължителната застраховка за превозно средство (Б). На второ място, на *структурно и системно равнище* Съдът започва да постановява решения със степен на абстрактност, която би могла да постави под въпрос дали това, с което се занимава Съдът, всъщност е еднаквото *тълкуване* на правото на ЕС, което той следва да предоставя по силата на член 267 ДФЕС, за разлика от *прилагането* на правото на ЕС към отделни случаи, което би трябвало да е задача на националните юрисдикции (В).

Б. По същинския обхват на (член 3 от) Директива 2009/103

39. Директива 2009/103 може би не е най-всеобхватната в структурно отношение част от правната уредба на Съюза. Това се дължи на факта, че този инструмент е обединил пет предшестващи директиви в една. Така консолидираната директива започва направо с „определения“, а не както обикновено — с очертаване на предмета, целта или приложното ѝ поле в член 1. Сред първите си разпоредби Директивата най-напред установява задължението за застраховане на гражданската отговорност при използването на превозни средства (член 3), въз основа на което по-нататък се очаква държавите членки да се въздържат от въвеждането на системни проверки на тази застраховка като условие за влизане на тяхната територия (член 4).

40. По-нататък Директива 2009/103 предвижда в отделните си глави известен брой други правила по редица въпроси. Тези глави до голяма степен отразяват предходните и вече отменени директиви³⁵: от една страна, в тях присъстват разпоредби относно обхвата на задължителната застраховка за превозни средства, изключенията от задължението за застраховане и защитата на третите лица и на пострадалите лица. От друга страна, повечето от останалите разпоредби се отнасят до институционални и процесуални въпроси: създаване на национални органи за изплащане на обезщетения, свързващи системата на Съюза със системата „Зелена карта“ и с мрежата на националните застрахователни бюра, създаване на информационни центрове, както и процедури за сътрудничество и уреждане на претенции между тези структури³⁶.

41. Същевременно двете ключови (материалноправни) разпоредби на Директива 2009/103, а именно членове 3 и 4 във връзка със съображение 2 от нея, в известен смисъл определят общата цел на този инструмент: да осигури висока степен на защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия и (оттам) да насърчи свободното движение в рамките на Европейския съюз. С други думи, за да се изисква от държавите членки да се въздържат от

³³ Пак там, точки 40—43.

³⁴ Вж. също например решения от 7 септември 2017 г., *Neto de Sousa* (C-506/16, EU:C:2017:642), от 4 септември 2018 г., *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661) или неотдавнашното ми заключение по дело *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2020:1003), понастоящем висящо.

³⁵ Вж. таблицата на съответствието в приложение II към Директива 2009/103.

³⁶ Вж. по-нататък, във връзка със сложното взаимодействие между системата на Съюза и системата „Зелена карта“, заключението ми по дело *Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras* (C-587/15, EU:C:2017:234, т. 32—53).

извършване на системни проверки на застраховката „Гражданска отговорност“ по отношение на превозни средства, които влизат на тяхна територия от други държави членки³⁷, е сметено за съществено да се гарантира високо равнище на защита на потенциалните пострадали при пътнотранспортни произшествия³⁸.

42. Следователно съгласно член 3, първа алинея от тази директива в държавите членки трябва да бъде хармонизирано именно *задължението за сключване* на застраховка „Гражданска отговорност“ за превозни средства, които обичайно се намират на територията на съответната държава членка. За тази цел Директивата дава общо определение на понятието „превозно средство“ в член 1, параграф 1, описва какво следва да се разбира под „територия“ в член 1, параграф 4 и посочва в член 5 случаите, в които държава членка може да предвиди дерогация от задължението за застраховане на някои категории превозни средства. Освен това в член 8 Директивата определя съответната необходима документация, като в крайна сметка обвързва приложното поле на задължението за застраховане, предвидено в член 3, със системата за обезщетяване чрез национален орган за изплащане на обезщетения, предвидена в член 10. Присъстват и разпоредби относно минималните застрахователни суми, изисквани при задължителната застраховка (член 9), специфичните категории пострадали (член 12), клаузите за изключение в застрахователните договори (член 13), както и единните застрахователни премии и покритието им (член 14).

43. Така от целта и структурата на Директивата следва, че предмет на предвидената хармонизация, при това доста минимална³⁹, е *задължението* за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства. В това отношение целта на тази директива не е била и продължава да не е да започне хармонизиране на правилата за възлагане на *отговорността* в конкретни случаи на пътнотранспортни произшествия.

44. Въпреки това без колебание признавам, че двата аспекта са в известен смисъл взаимосвързани. В крайна сметка обикновено именно в рамките на конкретен случай, в който често става въпрос за възлагане на гражданската отговорност, може да възникнат по-общи структурни въпроси, като например дали изобщо е съществувало задължение за застраховане, или пък дали националното законодателство или застрахователните полици като цяло съответстват на други изисквания на Директивата. Те обаче си остават два отделни аспекта. Задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства е много по-широко и *общо*. То трябва да е определено *ex ante* въз основа на общи и обективни критерии и да е относително стабилно във времето. Решението дали точните обстоятелства, при които дадено превозно средство е причинило вреда, и дали функцията или ролята, която то е изпълнявало към този момент, могат да бъдат покрити от дадена застрахователна полица, е решение *ex post* относно отговорността за дадено произшествие⁴⁰.

45. Посочените в предходната част дела дават добър пример в това отношение. По тези дела въпросът, който трябва да се изясни, не е дали превозното средство, причинило произшествието, е било задължено да сключи застраховка. Изглежда, във всички тези дела превозното средство действително е било застраховано, така че предвиденото в член 3, първа

37 Вж. член 4 от Директива 2009/103. Вж. също решения от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 49) или от 20 юни 2019 г., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, т. 33 и цитираната съдебна практика).

38 При тълкуването на директивите Съдът многократно е припомнял целта за осигуряване на високо равнище на защита на пострадали при пътнотранспортни произшествия — вж. по-специално решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 47) или, от скорошната практика, определение от 11 декември 2019 г., Bueno Ruiz и Zurich Insurance (C-431/18, непубликувано, EU:C:2019:1082, т. 33—34).

39 За съдебна практика, подчертаваща минималното измерение на хармонизация в предходните и настоящите директиви относно застраховките за превозни средства по отношение на различни елементи, които не са изрично обхванати в тези директиви, вж. например решения от 23 октомври 2012 г., Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, т. 29), от 21 януари 2016 г., ERGO Insurance и Gjensidige Baltic (C-359/14 и C-475/14, EU:C:2016:40, т. 40) или от 14 септември 2017 г., Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, т. 47).

40 Вж. решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39). За подробно обсъждане вж. и моето заключение по дело Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, т. 39 и 48).

алинея от Директива 2009/103 задължение е било изпълнено. Всъщност действителният въпрос е дали причинените вреди следва да бъдат обезщетени от задължителната застраховка за превозни средства предвид конкретното произшествие и вида на извършваната към онзи момент дейност, или обезщетението за тези вреди следва да бъде осигурено от друга застраховка или в рамките на личната отговорност на лицето, което ги е причинило.

46. Този вид решения обаче не е уреден в член 3 от Директива 2009/103. С други думи, задължението, произтичащо от член 3 от тази директива, е изпълнено, когато е налице застраховка и вследствие на това — „предпазна мрежа“ за пострадалите. Ако са спазени изричните, минимални и общи стандарти, съдържащи се в други разпоредби на Директива 2009/103, въпросът кой именно и по какъв начин трябва да обезщети причинената вреда в конкретния случай, не е въпрос, уреден от тази директива.

47. Според мен такъв е същинският обхват на задължението по член 3, първа алинея от Директива 2009/103. Така въпросите, които могат да бъдат обсъждани в тези рамки, и по-специално при тълкуването на понятията „използване (на превозни средства)“, „територия (на държава членка)“, „които обичайно се намират (на тази територия)“ или на минималния обхват и покритието на „гражданската отговорност“, посочена в тази разпоредба, са въпросите, свързани с обхвата и степента на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ като цяло. Всъщност не се обсъжда дали в „конкретния контекст“ на дадено произшествие използването на превозно средство при особени фактически обстоятелства трябва, или не трябва да бъде покрито от определена застраховка на превозни средства. Това е не само въпрос, свързан с прилагането на правото — проблематика, на която се спирам в следващата част — но също (или преди всичко) въпрос, който не се урежда от Директива 2009/103.

48. Накратко, неопределени правни понятия от правото на Съюза, макар и да могат да бъдат самостоятелни, не трябва да се прилагат извън собствения им контекст, очертан в текста, структурата и целта на съответния акт. Понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3, първа алинея от Директива 2009/103, е само елемент от общото задължение на държавите членки да гарантират, че гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на тяхна територия, е застрахована. Всъщност нито тази разпоредба, нито а fortiori само един израз, изваден от контекста на тази разпоредба в нейната цялост, следва да предоставят хармонизирани указания за вземане на решение относно отговорността за конкретни злополуки особено когато задължението по подразбиране за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ в съответствие с тази разпоредба е изпълнено и не е налице явно противоречие с някоя от останалите изрични разпоредби на Директива 2009/103.

В. Тълкуване или прилагане на правото на Съюза

49. Важно е да се припомни още един въпрос, свързан с предходната точка. Съгласно член 267, параграф 1 ДФЕС Съдът на Европейския съюз е компетентен да се произнася преюдициално относно *тълкуването* на договора или относно валидността и *тълкуването* на актовете на институциите, органите, службите или агенциите на Съюза. За разлика от това *прилагането* на правото на Съюза, независимо дали въз основа на указанията, дадени от Съда по силата на член 267 ДФЕС, или естествено и в повечето случаи без такива указания, е задача преди всичко на националните юрисдикции.

50. Трябва да се признае, че е вероятно прилагането на правото да съдържа някои елементи, свързани с неговото тълкуване. Обратно, тълкуването на правото едва ли може да се извършва абстрактно, без да се вземат предвид обстоятелствата по конкретен случай или конкретни случаи при преценката на основателността на предложеното тълкуване. Поради това е невъзможно абстрактно и общо да се определи с точност къде свършва тълкуването и започва прилагането на правото (и обратно).

51. Въпреки това според мен настоящото дело, както и делата, разгледани в част А от настоящото заключение, илюстрират реално и конкретно кога намесата на Съда не е необходима, със сигурност не и с толкова подробни фактически уточнения, каквито са предоставяни по-рано.

52. Първо и преди всичко, с оглед на съображенията, изложени в предходната част Б от настоящото заключение, всяка необходимост от тълкуване на неопределено правно понятие, предвидено в правото на Съюза, включително на понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3 от Директива 2009/103, естествено се определя от текста, контекста и целта на разглежданата разпоредба. Всъщност не е необходимо да се тълкува понятието „използване на превозни средства“, за да се определи на първо място дали отговорността на даден застраховател е ангажирана в рамките на конкретно произшествие.

53. Второ, дори да се предположи, че понятието „използване на превозни средства“ трябва също така да предвижда уреждане на случаите на индивидуална отговорност и да се използва с цел да се определи дали конкретната употреба в даден момент е обичайна употреба на превозно средство, това може да стигне само толкова далеч (или до толкова ниска степен на абстракция), колкото може да стигне всяка (нормативна) правна норма с оглед на безкрайното многообразие от възможни фактически хипотези. В този смисъл Съдът вече многократно е уточнявал, че понятието „използване на превозни средства“ обхваща *всяко обичайно използване* на превозното средство, което съответства на функцията му на транспортно средство⁴¹. Въпросът дали подобно определение е твърде широко, твърде тясно или в известна степен се върти в кръг, а също как именно следва да се уточнява, със сигурност може да бъде предмет на дискусии. Същевременно, освен ако такова обсъждане на обхвата на дадено понятие от правото на Съюза не е изрично и ясно задействано в акта за преюдициално запитване, трудно може да се разбере как поредното потвърждение, че разглежданото специфично положение действително представлява още едно „използване на превозни средства“, допринася за осигуряването на еднакво тълкуване на правото на Съюза в целия Съюз, търсено от съставителите на Договорите.

54. Несъмнено би могло да се предположи, че всяко решение на Съда ще осигури определена степен на еднакво тълкуване и прилагане на правото на Съюза в целия Съюз. Това със сигурност е вярно. Всъщност след посоченото по-горе решение на Съда по дело *Línea Directa Aseguradora* например може да се очаква, че всички положения, „в ко[и]то превозно средство, паркирано в частен гараж на сграда и използвано съобразно с функцията му на средство за транспорт, се запалва и предизвиква пожар, причинен от електрическата система на това превозно средство и нанесъл вреди на тази сграда — при положение че посоченото превозно средство не е местено повече от 24 часа преди избухването на пожара“⁴², ще бъдат третирани еднакво в целия Съюз.

41 Вж. това още в решение от 4 септември 2014 г., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 59), впоследствие възпроизвеждано във всички решения, изложени по-горе в част А от настоящото заключение.

42 Решение от 20 юни 2019 г., *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, т. 48 и диспозитива).

55. Може обаче с основание да се запитаме дали това са видът и степента на еднакво тълкуване, с което Съдът би трябвало да се занимава съгласно член 267 ДФЕС. Това по-скоро напомня на тясното казуистично вземане на решения, с което националният граждански първоинстанционен съд по правило се занимава. Освен това, както показва опитът, такава „съдебна практика, основана на факти“, може само да повдигне още въпроси и нужда от допълнителни разграничения⁴³: ами ако превозното средство е паркирано на обществена улица, а не в частен гараж? Ако автомобилът не е бил преместван през значително по-дълъг период от време, което го прави всъщност неподвижен? Ако пожарът не е причинен от електрическата система на автомобила, а от друг източник?⁴⁴

56. По-нататък, основната роля на Съда би трябвало да бъде формулиране или уточняване на нормативната, правна *голяма предпоставка*, произтичаща от правото на Съюза, която следва да се приложи от националните юрисдикции. Представянето на фактите по конкретния случай — *малката предпоставка*, и *заключението* относно прилагането на правото на Съюза в този конкретен случай са задачи на националните съдилища.

57. Естествено, по силата на член 267 ДФЕС национална юрисдикция винаги може да отправи преюдициално запитване. По принцип обаче, предвид вече тълкуваните въпроси, въпросът трябва да се отнася именно до потенциално уточняване на *голямата предпоставка*, основана на правото на Съюза, която следва да се приложи в делото по главното производство (нейното изясняване, стесняване, разширяване, предвиждане на изключение и т.н.). Поредното потвърждение, че една и съща вече формулирана *голяма предпоставка* се прилага за друга съвкупност от факти, без по никакъв начин да приканва към преразглеждане на съществуващата *голяма предпоставка*, спада към прилагането на правото на Съюза — задача, възложена на националните юрисдикции.

58. Справедливо е да се признае, че тези идеални граници донякъде се размиват, когато тесни фактически елементи станат част от определената в правото на Съюза *голяма предпоставка*. В такива случаи запитващата юрисдикция всъщност би могла с пълно основание да иска да се увери, че новите и различни фактически обстоятелства действително са част от правната норма, която Съдът е искал да формулира⁴⁵.

59. За да се определи подходящото равнище на абстрактност, е много важно за отправна точка да се приемат два елемента: съдебно самоограничение и приемане на определена допустима степен на многообразие. Несъмнено, императивното изискване за единство и еднакво прилагане на правото на ЕС в целия Съюз винаги е заемало централно място в практиката на Съда. Същевременно и съвсем естествено в това отношение е важно да се разграничават въпросите, които действително имат значение за тази цел, и тези, които нямат значение за нея, особено с оглед на ограничените (по дефиниция) съдебни ресурси на юрисдикциите на Съюза.

60. Например може да си представим положение, при което пътник в такси, докато излиза от задната седалка на таксито, след като е приключил пътуването си, отваря задната врата, без предварително да се огледа добре, и одрасква лек автомобил, преминаващ тъкмо в този момент край него. Представява ли това „използване на превозното средство“ по смисъла на член 3 от Директива 2009/103? Трябва ли обезщетението за причинените имуществени вреди да се

⁴³ Вж. заключението на генералния адвокат Jacobs по дело Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, т. 50), още в което мъдро се отбелязва, че „подробните отговори на твърде конкретни въпроси невинаги благоприятстват такова еднакво прилагане. Тези отговори могат просто да породят още въпроси“.

⁴⁴ Вж. определение от 11 декември 2019 г., Bueno Ruiz и Zurich Insurance (C-431/18, непубликувано, EU:C:2019:1082, т. 44).

⁴⁵ В това отношение и във връзка с въпрос, който действително се отнася до член 3 от Директива 2009/103, а именно кога се прекратява задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ на основание на тази разпоредба, вж. моето заключение по дело Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

изплати от застраховката „Гражданска отговорност“ на таксито, а не от застраховката „Гражданска отговорност“ на преминаващия автомобил? Или именно пътникът в таксито трябва да носи лична отговорност, тъй като не се е погрижил да се огледа добре, преди да отвори вратата?

61. Не виждам как потенциалното многообразие на начини за разрешаване на подобен случай сред всички граждански юрисдикции на Съюза — дори да е възможно някога да възникне идентичен в това отношение случай, като се имат предвид неизчерпаемите фактически варианти и нюанси, които биха могли да обосноват различни резултати — би било нещо, което този Съд да трябва да разглежда. Подобен случай, освен ако косвено не поставя по-широк въпрос за нормативна несъвместимост на националното право или практика с която и да е друга изрична разпоредба от правото на Съюза, по същество се числи към прилагането на правото. Освен това подобна степен на еднаквост, изразяваща се в еднородност на резултатите в отделните случаи, е, смее да кажа, мит. Всъщност такова еднакво прилагане не е постигнато дори в силно централизирани национални правораздавателни системи, които, за разлика от ролята на Съда в преюдициалното производство, упражняват задълбочен контрол върху решенията на по-нисшестоящите инстанции по отношение на правилното прилагане на правото по конкретните дела.

62. В обобщение има и винаги ще има известно многообразие в националното *прилагане* на правото на Съюза, дори и в хармонизираните области. Това не само е допустимо, но е и разумно и естествено. Когато е сезиран с преюдициално запитване относно тълкуването на правото на Съюза по силата на член 267 ДФЕС, от Съда се иска да определи външните граници на това многообразие, като предостави еднакво *тълкуване* на правото на Съюза, включително на съдържащите се в него неопределени правни понятия. Това тълкуване обаче трябва да остане на подходящо равнище на абстракция. С други думи, задачата на Съда съгласно член 267 ДФЕС е да осигури еднакво тълкуване на правото на Съюза, насочено към равнището на приложимите правни норми, а не към равнището на разрешаване на всяко дело. Това логично предполага, че дори при постигната разумна степен на еднаквост на правните норми могат да съществуват различни конкретни резултати.

Г. По настоящото дело

63. По съображенията, изложени в двете предходни части от настоящото заключение, по същество споделям основния довод, изтъкнат от испанското правителство, и становището на Комисията: член 3 от Директива 2009/103 *допуска* всяко от (противоположните национални) тълкувания на член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства, *просто защото* решението дали при обстоятелствата по конкретен случай вредите, причинени на полуремарке, използвано като част от съчленено превозно средство, да бъдат покрити от застраховката „Гражданска отговорност“ на камиона влекач, или потенциално от застраховката „Гражданска отговорност“ на полуремаркетето, *не е уредено* от посочените разпоредби на правото на Съюза.

64. Същевременно ми се струва уместно в заключение да се добавят три специфични за случая аспекта.

65. Първо, обстоятелството, че член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства е разпоредбата на националното право, на която запитващата юрисдикция се позовава изрично в своя въпрос и която действително урежда „материалния обхват и изключенията“ от задължителната застраховка (по принцип), няма особено значение, ако го поставим в контекста на делото по главното производство. Както отбелязва испанското правителство, националното право действително съдържа специална разпоредба относно разпределението на отговорността по отношение на отделните елементи на съчленено превозно средство в случай на сблъсък, а

именно член 19 от Правилника за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства⁴⁶. Тази разпоредба обаче урежда само разпределението на отговорността в случай на вреди, причинени *на трети лица*. Така на национално равнище са възникнали съмнения и тълкувателни различия в конкретни случаи по отношение на друга хипотеза, която не е предвидена в това национално (производно) законодателство: ами ако вредите са причинени не на трето лице, а на елемент от съчлененото превозно средство от друг негов елемент?

66. Това обаче само подчертава факта, че изразените от запитващата юрисдикция тълкувателни съмнения, видимо засилени от различните резултати, постигнати от националните регионални юрисдикции, се отнасят до тълкуването и прилагането на националните норми. Не виждам как която и да било част от член 1 или от член 3 от Директива 2009/103 би могла да подпомогне запитващата юрисдикция да разреши този въпрос от националното право.

67. Второ, не става ясно как този извод може да бъде променен от позоваването на член 3, последна алинея от Директива 2009/103 в поставения от запитващата юрисдикция въпрос. Тази разпоредба гласи: „Застраховката, посочена в първа алинея, покрива задължително както имуществени вреди, така и телесни увреждания“. Подобно на Комисията, и аз не виждам (а запитващата юрисдикция не обяснява) как покритието на имуществените вреди би могло да бъде застрашено или ограничено по какъвто и да било начин от всяко едно от възможните тълкувания на разглежданите национални разпоредби. Доколкото разбирам, възможността за възстановяване на имуществени вреди в случаи като настоящия очевидно съществува. Предвиденото в член 3 от Директива 2009/103 задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ изглежда изпълнено. Не се внушава и че това покритие като цяло би могло да не е съобразено с някоя от другите разпоредби на тази директива. Става въпрос по-скоро за това кой в крайна сметка ще бъде задължен да плати сметката, било застрахователят на камиона влекач, или този на полуремаркетото.

68. Трето, същото е вярно, ако вниманието се измести от член 3 към член 1 от посочената директива и към съдържащите се в него определения за това какво е „превозно средство“ и кой би могъл да бъде „увредено лице“, както предполага въпросът на запитващата юрисдикция. Всъщност в своето становище Комисията повежда подобно обсъждане, като се пита дали полуремарке или може би по-скоро собственикът на такова полуремарке би могъл да бъде „увредено лице“ по смисъла на член 1, параграф 2 от Директива 2009/103. Въз основа на тези разсъждения Комисията изразява предположението, че повреденото полуремарке вероятно не е от вида пострадали лица, чиято защита Директивата постоянно се стреми да засили⁴⁷, като отново се пита как каквото е да е подобно изключение, което дори не е изрично предвидено в националното право⁴⁸, би могло да застраши обхвата на покритието на имуществените вреди, изискван съгласно член 3, последна алинея от Директива 2009/103.

46 Посочен по-горе в точка 12 от настоящото заключение.

47 В това отношение Комисията отбелязва съображения 21 и 22 от Директива 2009/103, в които се посочва, че по-вероятните пострадали при пътнотранспортни произшествия (които тази директива е предназначена да защити) всъщност са физически лица, независимо дали става въпрос за пътници, пешеходци, велосипедисти или всякакви други лица на пътя, а не превозни средства като такива.

48 Отново, за да се стигне до извода, че член 5, параграф 2 от Закона за застраховането на превозните средства *изключва* в случай като разглеждания в главното производство вредите, причинени на полуремаркетото, да бъдат покрити от застрахователната полица на камиона влекач, на първо място трябва да се изтъкува тази национална разпоредба. Вж. по-горе точка 9 и тачки 16 и 17 от настоящото заключение, в които са очергани противоположните тълкувания на тази национална разпоредба.

69. Много съм задължен на Комисията за това разсъждение. То помага да се подчертае в реално изражение вече посоченият по-горе общ извод⁴⁹: подобни въпроси и съображения попадат извън същинския обхват на Директива 2009/103. Това се доказва от логическото несъответствие (граничещо с причудливост), което се разкрива при опита дадено положение извън определена законодателна рамка да бъде натикано в нея. Съществуващата концепция и логика просто не предвиждат подобно положение и следователно изобщо не намират място в него⁵⁰.

70. В обобщение, при условие че е постигната основната цел на Директива 2009/103, а именно: в съответствие със задължението по член 3 от тази директива държава членка е предвидила задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства, защитавайки по този начин потенциалните пострадали от пътнотранспортни произшествия и следователно насърчавайки свободното движение в рамките на Европейския съюз, специфичните условия на това задължение и а fortiori, реализирането на тази отговорност в конкретни случаи на пътнотранспортни произшествия остават в сферата на прилагането на правото на ЕС или а fortiori, на националното право, което е задача на националните юрисдикции.

V. Заключение

71. Предлагам на Съда да отговори на преюдициалния въпрос, поставен от Tribunal Supremo (Върховен съд, Испания), по следния начин:

- Нито член 3, последна алинея от Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка, нито член 1, параграфи 1 и 2 от тази директива предвиждат правила, уреждащи въпроса дали националното право следва да разглежда имуществените вреди, причинени на полуремарке, докато е било използвано като част от съчленено превозно средство с камион влекач, като злополука, която трябва да бъде покрита от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“, сключена за този камион влекач. Заедно с всички останали въпроси, които не са изрично уредени от Директива 2009/103, този въпрос се урежда от националното право и е от компетентността на националните юрисдикции.

⁴⁹ Вж. по-горе точки 39—48 от настоящото заключение.

⁵⁰ За друг неотдавнашен пример за същото явление вж. например решение от 10 декември 2020 г., J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).