



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

29 април 2021 година *

„Преюдициално запитване — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 2009/103/ЕО — Член 3, първа алинея — Задължение за сключване на застрахователен договор — Обхват — Орган на местното самоуправление, придобил превозно средство по съдебен път — Регистрирано превозно средство, което се намира в частен имот и е предназначено за унищожаване“

По дело C-383/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Велкополски, Полша) с акт от 12 февруари 2019 г., постъпил в Съда на 15 май 2019 г., в рамките на производство по дело

Powiat Ostrowski

срещу

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: Е. Regan, председател на състава, М. Ilešič, Е. Juhász, С. Lycourgos и I. Jarukaitis (докладчик), съдии,

генерален адвокат: М. Bobek,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, от М. Piwińska, radca prawny,
- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за германското правителство, от J. Möller, М. Hellmann, Е. Lankenau, U. Bartl и D. Klebs, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от Н. Tserepa-Lacombe, В. Sasinowska и S. L. Kalèda, в качеството на представители,

* Език на производството: полски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 8 декември 2020 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3 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 (ОВ L 263, 2009 г., стр. 11).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Powiat Ostrowski (Островски окръг, Полша) (наричан по-нататък „окръгът“) и Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Гаранционен застрахователен фонд, Полша) (наричан по-нататък „гаранционният фонд“) относно евентуалното задължение на окръга да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства за едно превозно средство, което е придобил по съдебен път и е предназначил за унищожаване.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съображения 1 и 2 от Директива 2009/103 гласят:

„(1) Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 г. 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], Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 г. относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС) [ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104], Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства [ОВ L 129, 1990 г., стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240] и Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 май 2000 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства (Четвърта директива за автомобилното застраховане) [ОВ L 181, 2000 г., стр. 65; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 4, стр. 3] са били няколкократно съществено изменени. С оглед постигане на яснота и рационалност посочените четири директиви, както и Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. за изменение на Директиви [72/166], [84/5], 88/357/ЕИО и [90/232] на Съвета и Директива [2000/26] по отношение на застраховка „Гражданска отговорност“ относно използването на моторни превозни средства [ОВ L 149, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212] следва да бъдат кодифицирани.
- (2) Застраховката „Гражданска отговорност“ по отношение на използването на моторни превозни средства (застраховка на автомобилистите) е особено важна за европейските граждани, независимо дали са застраховани или са пострадали при произшествие. Тя е от

особено значение и за застрахователните предприятия, тъй като представлява голяма част от застрахователните договори, различни от животозастраховането, сключени в Общността. Застраховката на автомобилистите влияе също и на свободното движение на хора и превозни средства. [...]“.

- 4 Член 1 от Директива 2009/103 съдържа следните определения:

„За целите на настоящата директива:

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

[...]

4. „територия, на която обичайно се намира превозното средство“ означава:

- а) територията на държавата, в която превозното средство е получило регистрационен номер, независимо дали номерът е постоянен или временен;

[...]“.

- 5 Член 3 от Директивата е озаглавен „Задължение за застраховане на превозни средства“ и първа алинея от него гласи:

„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“.

- 6 Член 4 от Директивата урежда „[п]роверки[те] на застраховките“ и предвижда:

„Държавите членки се въздържат от извършване на проверки на застраховките „Гражданска отговорност“ по отношение на превозни средства, които обичайно се намират на територията на друга държава членка или които обичайно се намират на територията на трета държава и които влизат на тази територия от друга държава членка. Въпреки това, те могат да извършват несистемни проверки на застраховките, при условие че тези проверки не са дискриминационни и се извършват в рамките на контрол, който не цели единствено проверка на застраховката“.

- 7 Член 5 от Директива 2009/103 е озаглавен „Дерогация от задължението за застраховане на превозни средства“ и предвижда:

„1. Всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени физически или юридически лица, публични или частни, като списък на тези лица се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на [Европейската комисия].

В този случай държавата членка, която предвижда тази дерогация, предприема подходящи мерки, за да гарантира обезщетяване на всички вреди, причинени на нейната територия и на територията на други държави членки от превозни средства, принадлежащи на такива лица.

[...]

2. Всяка държава членка може да предвиди дерогация от разпоредбите на член 3 по отношение на определени типове превозни средства или определени превозни средства със специален номер, като техният списък се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на Комисията.

В този случай държавите членки гарантират, че превозните средства, посочени в първа алинея, се третират по същия начин както онези, за които не е било спазено задължението за застраховане, посочено в член 3.

[...]“.

- 8 Член 10 от Директивата е озаглавен „Органи, натоварени с изплащането на обезщетение“ и параграф 1, първа алинея от него гласи:

„Всяка държава членка създава или оправомощава орган със задачата да изплаща обезщетение в размер, съответстващ най-малко на задължението за застраховане, за имуществени вреди или за телесни увреждания, причинени от неидентифицирано превозно средство или такова, за което не е било изпълнено задължението на застраховане, посочено в член 3“.

Полското право

- 9 Член 10, параграф 2 от Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Закон за задължителното застраховане, Гаранционния застрахователен фонд и Полското бюро на автомобилните застрахователи) от 22 май 2003 г., в приложимата му за спора в главното производство редакция (Dz. U., 2018 г., позиция 473) (наричан по-нататък „Законът за задължителното застраховане“), гласи:

„Пред общите съдилища може да се предяви установителен иск във връзка с изпълнението или неизпълнението на задължението за застраховане“.

- 10 Член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане гласи, че държателят на моторно превозно средство е длъжен да сключи договор за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на държателите на моторни превозни средства за вредите, причинени при използване на неговото моторно превозно средство.

- 11 Член 31, параграф 3 от този закон гласи:

„В случай на преминаване или прехвърляне на правото на собственост върху регистрирано моторно превозно средство, чийто държател в разрез със задължението си [по този закон] не е сключил договор за застраховката „Гражданска отговорност“ на държателите на моторни превозни средства, лицето, у което преминава или на което се прехвърля собствеността върху моторното превозно средство, е длъжно да сключи договор за застраховката „Гражданска отговорност“ на държателите на моторни превозни средства в деня на преминаването или прехвърлянето на собствеността върху превозното средство, но не по-късно от деня на пускането му в движение. [...]“.

- 12 Член 33 от посочения закон предвижда, че задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на държателите на моторни превозни средства се прекратява в частност от момента на дерегистрацията на моторното превозно средство или с предаването на некомплектовано превозно средство на предприятие за разкомплектоване или рециклиране на превозни средства, въз основа на удостоверението за приемане на некомплектовано превозно

средство, предвидено в Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Закон за рециклирането на спрените от движение превозни средства) от 20 януари 2005 г. (Dz. U., 2018 г., позиция 578), или въз основа на еквивалентен документ, издаден от друга държава членка.

- 13 Съгласно член 84, параграф 1 от същия закон гаранционният фонд е органът, натоварен да упражнява контрол за спазването на задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ от държателите на моторни превозни средства. Член 88, параграф 7 от посочения закон предвижда, че при неизпълнение на задължението за сключване на такъв договор на съответното лице се налага глоба или имуществена санкция, която се заплаща на гаранционния фонд.
- 14 Член 130а от Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Закон за движението по пътищата) от 20 юни 1997 г., в приложимата му за спора в главното производство редакция (Dz. U., 2018 г., позиция 1990), определя условията за принудително преместване на превозно средство за сметка на собственика му. Параграф 10, първа алинея от този член предвижда:

„При принудително преместване на превозно средство в случаите по параграф 1 или 2 [по-конкретно при неспазване на правилата за паркиране или когато техническото състояние на превозното средство представлява заплаха за безопасността на движението] *starosta* (председателят на окръга) внася искане до съда за отнемане на превозното средство в полза на окръга, ако след надлежното му уведомяване собственикът или упълномощено лице не вдигне превозното средство в тримесечен срок от преместването му. Уведомлението съдържа информация за последиците от невдигане на превозното средство“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 15 С акт от 16 януари 2018 г. Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Велкополски, Полша) разпорежда отнемане на регистрирано в Полша превозно средство в полза на окръга по реда на член 130а, параграф 10 от Закона за движението по пътищата. Съдебният акт влиза в сила на 7 февруари 2018 г. и на тази дата окръгът става собственик на превозното средство.
- 16 Окръгът подава молба за издаване на препис от посочения съдебен акт с удостоверение за влизането му в сила, както и за издаване на изпълнителен лист във връзка с него. Молбите са уважени на 20 април 2018 г. Тъй като този ден е бил петък, окръгът застрахова превозното средство от следващия работен ден на администрацията, а именно понеделник, 23 април 2018 г.
- 17 От представената на Съда преписка личи, че на 2 май 2018 г. е извършена експертиза на превозното средство. Експертизата показва, че то не може да бъде приведено в движение, че е в лошо техническо състояние, че представлява изоставено превозно средство и че има пазарна стойност от 400 PLN (полски злоти) (около 89 EUR).
- 18 Поради техническото състояние на превозното средство окръгът решава да го предаде за унищожаване. Впоследствие той го предава за тази цел на център за разкомплектоване, който издава удостоверение за това. Въз основа на удостоверението превозното средство е deregistriрано на 22 юни 2018 г.
- 19 С писмо от 10 юли 2018 г. гаранционният фонд уведомява окръга, че по негови констатации превозното средство не е било застраховано до 22 април 2018 г., поради което окръгът трябва да заплати имуществена санкция от 4200 PLN (около 933 EUR) за неизпълнение на

задължението си да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозното средство през периода от 7 февруари до 22 април 2018 г. (наричан по-нататък „спорният период“).

- 20 На 25 септември 2018 г. окръгът сезира Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Великополски), запитващата юрисдикция, с иск да се установи, че през спорния период не е имал задължение да застрахова превозното средство. В това отношение окръгът изтъква, от една страна, че не е можел да сключи застрахователен договор преди 20 април 2018 г., когато получава преписа от съдебния акт за отнемането на превозното средство в негова полза, и от друга страна, че през този период превозното средство се е намирало на охраняем паркинг и не е било годно за движение, поради което не е можело да се причинят вреди при използването му.
- 21 Гаранционният фонд моли искът да бъде отхвърлен, тъй като според него техническото състояние на превозното средство е без значение за задължението на държателите на моторни превозни средства да сключват договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за тези превозни средства.
- 22 Запитващата юрисдикция посочва, че превозните средства, които са отнети с акт на съда, преминават технически преглед пред експерт и ако се констатира, че съответното превозно средство вече не е годно за движение, то се предава с приемо-предавателен протокол на център за разкомплектоване с цел унищожаването му, като за това центърът издава удостоверение, което е основание за deregистриране на превозното средство.
- 23 Запитващата юрисдикция пояснява, че задължението за застраховане по член 23, параграф 1 от Закона за задължителното застраховане се прилага независимо от това дали съответното превозно средство е годно за движение, или е предназначено за унищожаване поради техническото му състояние, което е пречка то да бъде използвано като средство за транспорт, и че аналогично задължението за застраховане по член 31, параграф 3 от този закон при преминаване или прехвърляне на собствеността върху регистрирано превозно средство, чийто първоначален държател в разрез със задължението си не е сключил такъв договор, какъвто е случаят по отнесеното до тази юрисдикция дело, се прилага независимо от това дали съответното превозно средство може да се използва като средство за транспорт и дори ако новият собственик е предназначил това превозно средство за унищожаване.
- 24 Що се отнася до фактите, запитващата юрисдикция отбелязва, от една страна, че за целия спорен период превозното средство е било извън движение на охраняем паркинг и предвид техническото му състояние изобщо не е било възможно да се използва за придвижване. От друга страна, в съответствие с волята на собственика му превозното средство е било предназначено за унищожаване, което и в действителност е направено, тъй като според техническия преглед е представлявало „скрап“.
- 25 В този контекст запитващата юрисдикция иска да установи дали е възможно да се изключи задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, когато съответното превозно средство се намира извън движение в частен имот, придобито е от орган на местното самоуправление въз основа на влязъл в сила съдебен акт, не е годно за движение и по решение на неговия собственик е предназначено за унищожаване.
- 26 В това отношение, като взема предвид в частност решение от 4 септември 2018 г., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), запитващата юрисдикция иска да установи дали годността на превозното средство за движение и използване като средство за транспорт е необходимо условие за квалифицирането му като „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103. Според нея съгласно това съдебно решение окръгът не е бил длъжен да

сключва застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, тъй като още от момента на придобиването на въпросното превозно средство окръгът не е имал намерение да го привежда в движение и от този момент до момента на унищожаването му превозното средство не е било в състояние да се движи, нито е било предназначено за това и съответно не е можело да изпълнява функцията си на средство за транспорт. Съгласно член 31, параграф 3 от Закона за задължителното застраховане обаче окръгът е имал задължение да сключи такава застраховка за въпросното превозно средство.

27 При тези обстоятелства Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Районен съд Остров Велкополски) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Трябва ли член 3 от Директива [2009/103] да се тълкува в смисъл, че задължението за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторни превозни средства включва и положения, при които орган на местно самоуправление — окръг — придобива по силата на съдебен акт право на собственост върху превозно средство, което е негодно за движение, намира се в частен имот, а именно охраняем паркинг извън обществената пътна мрежа, и по решение на неговия собственик предстои да бъде унищожено?
- 2) Обратно, трябва ли тази разпоредба да се тълкува в смисъл, че при тези обстоятелства органът на местно самоуправление в качеството на собственик на превозното средство няма задължение да сключи застраховка, без това да засяга отговорността на [гаранционния фонд] по отношение на трети увредени лица?“.

По преюдициалните въпроси

По допустимостта

- 28 Гаранционният фонд оспорва допустимостта на поставените въпроси. В това отношение той поддържа, че доколкото се отнасят до статута на лицето — собственик на превозното средство, и до начина на придобиване на превозното средство, въпросите нямат връзка с тълкуването на член 3 от Директива 2009/103 и в действителност са свързани с тълкуването на националното право, а доколкото се отнасят до техническото състояние на превозното средство, мястото му на паркиране и намерението на собственика да го предаде за унищожаване, представляват въпроси, на които Съдът вече е отговорил, поради което не е необходимо отново да им се отговаря.
- 29 На първо място, следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС сътрудничество между него и националните юрисдикции само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, щом като поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решения от 15 януари 2013 г., Křižan и др., C-416/10, EU:C:2013:8, т. 53 и цитираната съдебна практика, както и от 24 ноември 2020 г., Openbaar Ministerie (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 25).
- 30 От това следва, че въпросите, които се отнасят до правото на Съюза, по презумпция са релевантни. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само когато е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на

Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решения от 15 януари 2013 г., Križan и др., C-416/10, EU:C:2013:8, т. 54 и цитираната съдебна практика, както и от 24 ноември 2020 г., Openbaar Ministerie (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 26).

- 31 В настоящия случай поставените въпроси са изрично свързани с тълкуването на член 3 от Директива 2009/103, като запитващата юрисдикция иска по същество да установи какъв е обхватът на предвиденото в този член задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства.
- 32 Нещо повече, очевидно е, че по настоящото дело не е налице нито една от трите хипотези от съдебната практика, припомнена в точка 30 от настоящото решение, а и освен това нито един от доводите на гаранционния фонд не е годин да установи наличието на някоя от тези хипотези и съответно да обори презумпцията за релевантност, с която се ползват всички въпроси, отнасящи се до правото на Съюза.
- 33 На второ място, изобщо не е забранено национална юрисдикция да постави на Съда преюдициален въпрос, отговорът на който по мнението на една от страните в главното производство не оставя място за никакво разумно съмнение. В този смисъл, дори да се предположи, че е именно така, въпросът все пак не става недопустим (решения от 1 декември 2011 г., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, т. 64 и 65 и цитираната съдебна практика, както и от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 22).
- 34 Поради това следва да се приеме, че поставените въпроси са допустими.

По същество

- 35 В самото начало следва да се отбележи, от една страна, че с двата си въпроса, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество пита Съда за обхвата на задължението за застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103. Както обаче следва от съображение 1 от нея, Директива 2009/103 кодифицира по-ранните директиви за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка, без да внася в тях съществени изменения. Следователно съдебната практика относно тези по-ранни директиви е релевантна и при тълкуването на еквивалентните разпоредби на Директива 2009/103.
- 36 От друга страна, съгласно член 3, първа алинея от Директива 2009/103 всяка държава членка, извън случаите на прилагане на член 5, предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозните средства, които обичайно се намират на нейна територия.
- 37 При все това, макар че член 5 от Директива 2009/103 предвижда, че всяка държава членка може при условията на този член да предвиди дерогации от разпоредбите на член 3, като съгласно член 5, параграф 1 такава дерогация може да се предвиди по отношение на определени физически или юридически лица, публични или частни, а съгласно член 5, параграф 2 — по отношение на определени типове превозни средства или определени превозни средства със специален номер, видимо Република Полша не е използвала тази възможност, що се отнася до превозните средства, придобити от органи на местното самоуправление въз основа на съдебен акт, каквото е разглежданото в главното производство превозно средство. Следователно

фактът, че превозното средство е придобито от орган на местното самоуправление въз основа на съдебен акт, в случая е без значение за приложимостта на член 3, първа алинея в контекста на разглежданото тук преюдициално запитване.

- 38 При тези условия следва да се приеме, че с двата си въпроса запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително, когато съответното превозно средство е регистрирано в държава членка, намира се в частен имот, не е годно за движение поради техническото си състояние и по решение на неговия собственик е предназначено за унищожаване.
- 39 Както вече е констатирал Съдът, доста широко формулираният член 3, първа алинея от Директивата налага на държавите членки да въведат във вътрешния си правов ред общо задължение за застраховане на превозните средства (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 36 и цитираната съдебна практика).
- 40 В този смисъл всяка държава членка трябва да гарантира, че извън предвидените дерогации по член 5 от Директивата гражданската отговорност за всяко превозно средство с обичайно домуване на нейна територия ще е застрахована в определените от правото на Съюза лимити чрез договор, сключен със застрахователна компания (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 37 и цитираната съдебна практика).
- 41 В това отношение следва да се припомни, че понятието „превозно средство“ е определено в член 1, точка 1 от Директива 2009/103 като „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“.
- 42 Както многократно е постановявал Съдът, това определение не зависи от фактическото или възможното използване на съответното превозно средство (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 38 и цитираната съдебна практика).
- 43 Съдът също така вече е констатирал, че посоченото определение подкрепя виждането, че понятието „превозно средство“ е обективно и не зависи от това дали собственикът на превозното средство или друго лице има намерение действително да го използва (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 39).
- 44 Освен това той подчертава, че по съображения за правна сигурност обхватът на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства трябва да бъде установен предварително, тоест преди евентуално участие на съответното превозно средство в произшествие (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 40).
- 45 Оттук Съдът стига до извода, че макар в решения от 4 септември 2014 г., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), от 28 ноември 2017 г., *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908), и от 20 декември 2017 г., *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007), по същество да е приемал, че по договора за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторно превозно средство застрахователят следва да покрива причинените от това превозно средство вреди само в случаите, в които застрахованото превозно средство е използвано като средство за транспорт и които съответно попадат в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, първа алинея от Директива 2009/103, това съвсем не означава, че съществуването на задължението за сключване на такава застраховка би трябвало да се

определя в зависимост от това дали в даден момент разглежданото превозно средство действително се използва като средство за транспорт (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 41).

- 46 Оттук Съдът заключава, че превозно средство, което е регистрирано и следователно не е надлежно спряно от движение и което е годно за използване, попада в обхвата на понятието „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 и съответно задължението за застраховането му по член 3, първа алинея от Директивата не отпада единствено поради обстоятелството, че собственикът му няма намерение повече да го използва и го държи извън движение в частен имот (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 42). Следователно сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително съгласно член 3, първа алинея от Директивата, когато съответното превозно средство все още е регистрирано в държава членка и е годно да се движи, но се намира, единствено по желание на собственика си, който няма намерение повече да го управлява, паркирано в частен имот (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 52).
- 47 Същото трябва да важи по принцип и за превозното средство, което е регистрирано в държава членка, намира се в частен имот и е предназначено за унищожаване по решение на неговия собственик, включително когато в даден момент това превозно средство не е годно за движение поради техническото си състояние.
- 48 Всъщност, на първо място, както беше припомнено в точка 43 от настоящото решение, понятието „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 е обективно. Техническото състояние на превозното средство и оттам годността му за движение обаче може да варират във времето, а евентуалното връщане на превозното средство в изправност зависи, или поне до голяма степен зависи, от субективни фактори като в частност волята на собственика или държателя му да извърши сам или чрез друго необходимите ремонтни работи и наличността на нужните за целта финансови средства. Следователно обективният характер на понятието „превозно средство“ би бил поставен под съмнение, ако самият факт на негодността за движение в даден момент на превозното средство беше достатъчен, за да изгуби то качеството си на превозно средство по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 и съответно за да не подлежи на задължителното застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директивата.
- 49 В това отношение следва да се подчертае, че както посочва генералният адвокат в точка 59 от заключението си, от съдебната практика, припомнена в точки 44 и 45 от настоящото решение, следва, че така както е предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103, задължението за застраховане не е свързано с използването на превозното средство като средство за транспорт в даден момент, нито с това дали съответното превозно средство евентуално е причинило вреди.
- 50 Оттук следва, че противно на допускането на запитващата юрисдикция, ако регистрираното превозно средство в даден момент не е годно за движение поради техническото си състояние, включително ако е така още от момента на прехвърлянето на правото на собственост, и затова евентуално не е годно да причини вреди в хипотеза, попадаща в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, първа алинея от Директива 2009/103, това обстоятелство само по себе си не би могло да е основание да се изключи задължението за застраховане, предвидено в тази разпоредба.
- 51 Също така, след като в съответствие със съдебната практика, припомнена в точка 43 от настоящото решение, понятието „превозно средство“ не зависи от това дали собственикът на превозното средство или друго лице има намерение действително да го използва, обстоятелството, че собственикът или друго лице има намерението да предаде превозното

средство за унищожаване, също не би могло да е основание да се приеме — доколкото в противен случай пак би бил накърнен обективният характер на това понятие — че поради самото наличие на такова намерение превозното средство изгубва качеството на „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 и съответно не подлежи на задължителното застраховане.

- 52 Освен това, ако се допусне квалификацията „превозно средство“ по смисъла на тази разпоредба, а оттам и обхватът на задължението за застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103 да зависят от такива субективни фактори, това също така би накърнило предвидимостта, стабилността и непрекъснатостта на това задължение, чието съблюдаване обаче е необходимо за гарантирането на правната сигурност, както по същество следва от съдебната практика, припомнена в точка 44 от настоящото решение.
- 53 На второ място, макар че член 10, параграф 1 от Директива 2009/103 задължава държавите членки да създадат орган със задачата да изплаща обезщетения, поне в размер на предвидените от правото на Съюза лимити на отговорността по задължителната застраховка, за имуществените вреди и за телесните увреждания, причинени в частност от превозно средство, за което не е било изпълнено задължението на застраховане по член 3 от Директивата, всъщност предоставянето на обезщетение от посочения орган е замислено като крайна мярка, приложима единствено в посочените в същата разпоредба случаи, и не може да се разглежда като прилагане на система за гарантиране на застраховката „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на превозни средства извън тези случаи (решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 45 и цитираната съдебна практика).
- 54 Всъщност, когато става дума за вреди, причинени от идентифицирано превозно средство, обхватът на задължението за изплащане на обезщетение от органа по член 10, параграф 1 съвпада с обхвата на общото задължение за застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, поради което в подобна хипотеза задължението на този орган за изплащане на обезщетение не може да се разпростира и до случаи, при които за участвалото в произшествието превозно средство не е било налице задължение за застраховане (вж. в този смисъл решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 46).
- 55 Оттук следва, че евентуалната възможност за изплащане на обезщетение от органа по член 10, параграф 1, каквато държавите членки могат да предвидят, в рамките само на националното право, при други обстоятелства, различни от посочените в тази разпоредба, не бива да се взема предвид при определянето на обхвата на задължението за застраховане, предвидено в член 3, първа алинея от Директива 2009/103.
- 56 От това също така следва, че след като в рамките на Директива 2009/103 и по отношение на идентифицираните превозни средства изплащането на обезщетение от този орган е предвидено само за случаите, при които е налице задължение за сключването на застраховката по член 3, първа алинея от Директивата, възприетото в точка 47 от настоящото решение тълкуване е необходимо и за да се осигури постигането на целта за защита на пострадалите от пътно-транспортни произшествия, причинени от моторни превозни средства, тъй като това тълкуване гарантира, че пострадалите при всички случаи ще получат обезщетение — или от застрахователя въз основа на сключения за целта договор, или от органа по член 10 от Директива 2009/103, ако задължението за застраховане на участвалото в произшествието превозно средство не е било изпълнено или ако това превозно средство е неидентифицирано. В това отношение следва да се подчертае, че тази цел, поставена пред последователните директиви относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, е неизменно и все по-настойчиво следвана от законодателя на Европейския съюз и е отново препотвърдена в съображение 2 от Директива 2009/103 (вж. в този смисъл решение от 4 септември 2018 г., *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, т. 47 и цитираната съдебна практика).

- 57 На трето място, възприетото в точка 47 от настоящото решение тълкуване позволява и най-добре да се гарантира целта да се осигури свободното движение както на превозните средства с обичайно домуване на територията на Съюза, така и на лицата, които се намират в тях, което също е сред целите на законодателството на Съюза в областта на застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, както личи от съображение 2 от Директива 2009/103. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 41 от заключението си, само чрез осигуряването на засилена защита на евентуалните пострадали при произшествия, причинени от моторни превозни средства, става възможно да се изиска от държавите членки съгласно член 4 от Директива 2009/103 да се откажат от извършването на системни проверки на застраховките „Гражданска отговорност“ на превозните средства, които влизат на тяхна територия от друга държава членка, което е от основно значение за гарантирането на това свободно движение.
- 58 На четвърто място, следва все пак да се констатира, че макар регистрацията на превозното средство да удостоверява по принцип годността му за движение и съответно за използване като средство за транспорт, не е изключено регистрираното превозно средство обективно да е окончателно негодно за движение поради лошото си техническо състояние. При наличието на подобно обстоятелство обаче, за да се вземат под внимание съображенията, изложени в точки 48—52 от настоящото решение, констатацията за тази окончателна негодност за движение, а оттам и констатацията за изгубването на качеството „превозно средство“ по смисъла на член 1, точка 1 от Директива 2009/103 трябва да се направят обективно. Затова предвид съдебната практика, припомнена в точка 46 от настоящото решение, за да е изключено такова превозно средство от обхвата на задължението за застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, е необходимо то да е официално спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба.
- 59 В това отношение, макар че е възможно дерегистрацията на превозното средство да съставлява такава обективна констатация, все пак следва да се отбележи, че Директива 2009/103 не урежда начина, по който може законно да се спират от движение превозните средства, които са окончателно негодни да изпълняват функцията си на средства за транспорт. Следователно Директивата не е пречка надлежното спиране от движение на такова превозно средство да се констатира — според приложимата национална правна уредба — по друг начин, а не чрез дерегистрацията на съответното превозно средство.
- 60 По изложените съображения следва да се приеме, че всяко превозно средство, което е регистрирано в държава членка, подлежи на задължителното застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, докато не бъде надлежно спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба.
- 61 В настоящия случай от представената на Съда преписка личи, че наистина през спорния период обсъжданото в главното производство превозно средство се е намирало извън движение на охраняем паркинг и не е било годно за движение поради лошото си техническо състояние, но същевременно все още е било регистрирано в държава членка, където съответно то обичайно се е намирало по смисъла на член 1, точка 4, буква а) от Директива 2009/103, и че в нито един момент от този период не е било надлежно спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба. Следователно, освен ако не покажат друго проверките, които следва да направи запитващата юрисдикция, видимо през целия този период превозното средство е подлежало на задължителното застраховане по член 3, първа алинея от Директива 2009/103, независимо че се е намирало в частен имот и не е било годно за движение поради техническото си състояние и независимо че окръгът е имал намерение да го предаде за унищожаване.

- 62 По изложените съображения на поставените въпроси следва да се отговори, че член 3, първа алинея от Директива 2009/103 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително, когато съответното превозно средство е регистрирано в държава членка, при положение че то не е надлежно спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба.

По съдебните разноски

- 63 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

Член 3, първа 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 трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително, когато съответното превозно средство е регистрирано в държава членка, при положение че то не е надлежно спряно от движение в съответствие с приложимата национална правна уредба.

Подписи