Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

4 септември 2018 година*

„Преюдициално запитване — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 72/166/ЕИО — Член 3, параграф 1 — Втора директива 84/5/ЕИО — Член 1, параграф 4 — Задължение за сключване на застрахователен договор — Превозно средство, паркирано в частен имот — Право на органа за изплащане на обезщетения да предяви иск срещу собственика на незастраховано превозно средство“

По дело C-80/17

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия) с акт от 7 февруари 2017 г., постъпил в Съда на 14 февруари 2017 г., в рамките на производство по дело

Fundo de Garantia Automóvel

срещу

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: K. Lenaerts, председател, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz и J. Malenovský, председатели на състави, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, Ал. Арабаджиев (докладчик), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras и E. Regan, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 30 януари 2018 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за португалското правителство, от L. Inez Fernandes, M. Figueiredo и T. Larsen, в качеството на представители,

– за германското правителство, от T. Henze и M. Hellmann, в качеството на представители,

* Език на производството: португалски.

– за Ирландия, от M. Browne, G. Hodge, E. Creedon и A. Joyce, в качеството на представители, подпомагани от G. Gilmore, BL,

– за испанското правителство, от V. Ester Casas, в качеството на представител,

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– за латвийското правителство, от I. Kucina и G. Bambāne, в качеството на представители,

– за правителството на Обединеното кралство, от S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju и G. Brown, в качеството на представители, подпомагани от A. Bates, barrister,

– за Европейската комисия, от K.-P. Wojcik и B. Rechena, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 април 2018 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 103, 1972 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10), изменена с Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. (ОВ L 149, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212) (наричана по-нататък „Първа директива“), и на член 1, параграф 4 от Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104), изменена с Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. (ОВ L 149, 2005 г., стр. 14; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212) (наричана по-нататък „Втора директива“).

2 Запитването е отправено във връзка със спор на Fundo de Garantia Automóvel (Гаранционен фонд, Португалия, наричан по-нататък „Фондът“) с г-жа Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana и г-жа Cristiana Micaela Caetano Juliana относно възстановяване на изплатените от Фонда обезщетения на лицата, пострадали при произшествие с участие на притежаваното от г-жа Destapado Pão Mole Juliana и управляваното от сина ѝ превозно средство.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 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) отменя Първа и Втора директива. При все това, предвид момента на настъпване на фактите в главното производство, трябва да бъдат приложени именно последните две директиви.

4 Член 1 от Първа директива гласи:

„По смисъла на настоящата директива:

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

[…]“.

5 Член 3, параграф 1 от посочената директива гласи:

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

6 Член 4 от споменатата директива предвижда:

„Всяка държава членка може да дерогира от разпоредбите на член 3 по отношение на:

а) определени физически или юридически лица, публични или частни; списъкът на тези лица се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на Комисията.

Държавата членка, намираща се в такова нарушение, взима съответните мерки, за да гарантира, че обезщетението се изплаща по отношение на всяка загуба или нараняване, причинени на нейната територия и на територията на други държави членки от автомобили, принадлежащи на такива лица […]

б) определени типове превозни средства или определени превозни средства със специална табела; списъкът на тези типове или превозни средства се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на Комисията.

В този случай държавите членки гарантират, че автомобилите, упоменати в първа алинея от настоящата буква, са третирани по същия начин както онези, за които не е било спазено застрахователното задължение, предвидено в член 3, параграф 1. […]“.

7 Член 1, параграф 4 от Втора директива предвижда:

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

Първа алинея не засяга правото на държавите членки да разглеждат обезщетението от органа като субсидиарно или не и правото да включват условия за уреждане на искове между органа и лицето или лицата, носещи отговорност за произшествието, и другите застрахователи или органи за социално осигуряване, които трябва да обезщетят пострадалото лице за същата

злополука. Въпреки това държавите членки не могат да разрешават на органа да изплаща обезщетение, при условие че пострадалото лице докаже по някакъв начин, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати“.

Португалското право

8 Член 1, параграф 1 от Decreto-Lei № 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Декрет-закон № 522/85 за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“) от 31 декември 1985 г. (*Diário da República*, серия I, № 301, приложение 6 от 31 декември 1985 г.) в редакцията му към момента на настъпване на фактите, предмет на главното производство (наричан по-нататък „Декрет-закон № 522/85“), предвижда, че всяко лице, което може да носи гражданска отговорност за поправянето на имуществени и неимуществени вреди поради телесни повреди или материални щети, причинени на трети лица чрез сухопътно моторно превозно средство, ремарке или полуремарке, е длъжно, за да може съответното превозно средство да се движи по пътищата, да сключи застраховка в съответствие с този декрет-закон, която да гарантира отговорността му.

9 Съгласно член 2 от същия декрет-закон задължението за застраховане тежи по принцип върху собственика на превозното средство.

10 Член 8, параграфи 1 и 2 от споменатия декрет-закон предвижда, че договорът за застраховка покрива гражданската отговорност на застрахованото лице, на носителите на задължението за застраховане по член 2 и на законните държатели и водачи на превозното средство, както и изплащането на обезщетенията, дължими от извършители на кражба, грабеж, противозаконно използване на чуждо превозно средство или умишлено предизвикани пътнотранспортни произшествия, освен при предвидените изключения.

11 Съгласно член 21 от Декрет-закон № 522/85 Фондът е длъжен по предвидения в разпоредбите от същия декрет-закон ред да изплати обезщетенията на основание произшествия, причинени от подлежащи на задължително застраховане при използването им и регистрирани по-специално в Португалия превозни средства.

12 Съгласно член 25 от същия декрет-закон Фондът, след като изплати обезщетението, встъпва в правата на пострадалото лице, като има право да получи законна лихва за забава и направените от него разноски във връзка с установяването и събирането на вземанията и може да предяви иск срещу лицата, които са имали задължение за застраховане, но не са го изпълнили. Той има право да предяви иск и срещу евентуално други отговорни за произшествието лица за сумите, които е платил.

13 Член 503, параграф 1 от Гражданския кодекс предвижда, че лицето, което упражнява фактическата власт върху сухопътно моторно превозно средство и го използва в свой интерес, включително чрез упълномощено лице, отговаря за вредите, причинени от самото превозно средство, дори когато то не е в движение.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

14 Г-жа Destapado Pão Mole Juliana е собственичка на регистрирано в Португалия моторно превозно средство, което поради здравословни проблеми вече не управлява, а е паркирала в двора на къщата си, без при това да предприеме действия за официалното му спиране от движение.

15 На 19 ноември 2006 г. синът на г-жа Destapado Pão Mole Juliana, докато управлява без разрешението или знанието на майка си превозното средство, излиза от пътя, което причинява смъртта на водача и на още две пътуващи в същото превозно средство лица.

16 Към този момент г-жа Destapado Pão Mole Juliana няма сключена застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозното средство.

17 Фондът, след като изплаща на наследниците на пътувалите в превозното средство лица обезщетение за причинените при пътнотранспортното произшествие вреди, предявява иск срещу г-жа Destapado Pão Mole Juliana и г-жа Caetano Juliana, дъщеря на водача, за възстановяване на сумата от 437 345,85 EUR.

18 В своя защита г-жа Destapado Pão Mole Juliana по-специално заявява, че не носи отговорност за настъпването на застрахователното събитие и че — след като е паркирала превозното средство в двора на къщата си и няма намерение повече да го управлява — не е длъжна да сключва договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването му.

19 Първоинстанционният съд уважава частично предявения от Фонда иск, като приема, че фактът, че собственикът на превозното средство не е имал намерение повече да го управлява и че не носи отговорност за настъпването на застрахователното събитие, не го освобождава от задължението му да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на това превозно средство. Според този съд такъв договор гарантира изплащането на обезщетения на пострадалите лица при пътнотранспортно произшествие дори и в случай на кражба на превозното средство.

20 Г-жа Destapado Pão Mole Juliana обжалва решението на първоинстанционния съд пред Tribunal da Relação (Апелативен съд, Португалия).

21 Последният стига до извода, че липсва задължение за сключване на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на съответното моторно превозно средство и че г-жа Destapado Pão Mole Juliana не носи никаква отговорност, поради което отменя първоинстанционното решение и отхвърля подадената от Фонда жалба.

22 Фондът обжалва решението пред Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия), като твърди, че съществуващите специфични за превозните средства рискове предполагат задължение за сключване за тях на застраховка „Гражданска отговорност“ дори и когато не са в движение. Освен това Фондът иска въпросът — дали признатото му от член 25 от Декрет-закон № 522/85 право на суброгация е независимо от съдържащата се в член 503, параграф 1 от Гражданския кодекс националната правна уредба относно гражданската отговорност — да бъде поставен на Съда.

23 Supremo Tribunal de Justiça (Върховният съд) отбелязва, че жалбата, с която е сезиран, поставя въпроса дали задължението за собственика на превозно средство да сключи договор „Гражданска отговорност“ при използването на това превозно средство, възниква поради самия факт, че притежава право на собственост върху него, или дали такова задължение не съществува, когато по желание на собственика превозното средство е спряно от движение извън обществените пътища.

24 От решение на Съда от 4 септември 2014 г., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) следва, че понятието „използване на превозни средства“, съдържащо се в член 3, параграф 1 от Първа директива, включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство.

25 Разглежданият в главното производство случай обаче бил различен от този по споменатото дело, тъй като тук няма сключен застрахователен договор, превозното средство по желание на собственика си е спряно от движение в частен имот и без знанието или разрешението на този собственик е пуснато в движение.

26 При тези обстоятелства запитващата юрисдикция, изглежда, счита, че не съществува задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на разглежданото превозно средство.

27 Всъщност такова задължение възниквало само ако собственикът на съответното превозно средство, от една страна, го използва или го е привел в състояние, което представлява риск за движението по пътищата, и ако, от друга страна, може да носи гражданска отговорност по отношение на трети лица за причинените при използването му вреди. Непропорционално било да се счита, че такова задължение има и собственик, който е решил да спре от движение превозното си средство, но с него — след като му е било противозаконно отнето и управлявано без съгласието му — е причинено пътнотранспортно произшествие.

28 При все това, след като обезщетение от органа по член 1, параграф 4 от Втора директива се предвиждало съгласно същата разпоредба само в случаите, когато вредите са причинени от превозно средство, за което не е изпълнено задължението за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива, ако се приемело, че лице в положението на г-жа Destapado Pão Mole Juliana няма такова задължение, това щяло да означава, че при обстоятелства като разглежданите в главното производство Фондът не трябвало да плаща обезщетение.

29 Освен това от член 1, параграф 4, втора алинея от Втора директива не ставало ясно дали е възможно отговорността на собственика на превозното средство да бъде ангажирана въз основа на самото му качество на собственик, или може да бъде ангажирана само в случаите, когато същият носи гражданска отговорност за настъпилите в резултат на произшествието вреди.

30 В частност възниквал въпросът дали Фондът може да предяви иск срещу собственик на превозно средство, който не е изпълнил задължението си да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на това превозно средство, и да претендира да му бъдат възстановени обезщетенията, които е изплатил на пострадалите при произшествието лица, или може да предяви такъв иск само когато са изпълнени условията за ангажиране на тази отговорност, и по-специално условието за упражняване на фактическа власт върху превозното средство по смисъла на член 503, параграф 1 от Гражданския кодекс.

31 При тези обстоятелства Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

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

или

[трябва да се тълкува в смисъл, че,] независимо от отговорността, която се поема от [Фонда] по отношение на трети лица, по-специално в случай на противозаконно отнемане на превозното средство, при тези обстоятелства собственикът не е длъжен да сключи застраховка?

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

или

[трябва да се тълкува в смисъл, че] суброгацията на [Фонда] по отношение на собственика зависи от проверката на предпоставките на гражданската отговорност, а именно обстоятелството, че към момента на настъпване на произшествието превозното средство не се е намирало във фактическата власт на собственика?“.

32 С писмо, подадено в секретариата на Съда на 28 август 2017 г., Ирландия прави искане на основание член 16, трета алинея от Статута на Съда на Европейския съюз Съдът да заседава в голям състав.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

33 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 3, параграф 1 от Първа директива трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително в случай, при който съответното превозно средство се намира, единствено по желание на собственика си, който няма намерение повече да го управлява, паркирано в частен имот.

34 Този въпрос изхожда от предположението, че Фондът е поискал от г-жа Destapado Pão Mole Juliana на основание член 25 от Декрет-закон № 522/85 да възстанови обезщетенията, които е платил на наследниците на лицата, пострадали при пътнотранспортното произшествие с участие на превозното ѝ средство, с мотива, от една страна, че същата е имала задължение да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на това превозно средство и от друга страна, че не е изпълнила това си задължение. В този контекст запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали при така изложените в предходната точка обстоятелства за превозното средство е трябвало да бъде сключена такава застраховка.

35 С оглед на това уточнение следва да се отбележи, че съгласно член 3, параграф 1 от Първа директива всяка държава членка, при съблюдаване на разпоредбите на член 4 от същата директива, предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е застрахована.

36 Твърде широко формулираният член 3, параграф 1 от Първа директива налага следователно на държавите членки да въведат във вътрешния си правов ред общо задължение за застраховане на превозните средства (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др., C-409/11, EU:C:2013:512, т. 24).

37 В този смисъл всяка държава членка трябва да гарантира, при спазване на предвидените в член 4 от споменатата директива дерогации, че гражданската отговорност за всяко превозно средство с обичайно домуване на нейна територия е застрахована в съответствие с определените от правото на Съюза рамки с договор със застрахователна компания (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др., C-409/11, EU:C:2013:512, т. 28).

38 Понятието „превозно средство“ е определено в член 1, точка 1 от Първа директива като „всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша“. Това определение не зависи от фактическото или възможното използване на съответното превозно средство (решения от 4 септември 2014 г., Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, т. 38 и от 28 ноември 2017 г., Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, т. 29).

39 Както отбелязва генералният адвокат в точки 63—65 от заключението си, посоченото определение подкрепя виждането, че понятието „превозно средство“ е обективно и че не зависи от това дали собственикът на превозното средство или друго лице има намерение действително да го използва.

40 Важно е освен това да се подчертае, че за разлика по-специално от случаите, по които са постановени 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) и по които от Съда е поискано да уточни дали използването на съответните моторни превозни средства попада в обхвата на сключената за тях застраховка „Гражданска отговорност“, главното производство се отнася до различен въпрос, а именно до обхвата на задължението за сключване на такава застраховка, който обхват от съображения за правна сигурност трябва да бъде установен предварително, т.е. преди евентуално участие на съответното превозно средство в произшествие.

41 Поради това фактът, че в споменатите в предходната точка решения Съдът по същество приема, че само в случаите, когато застрахованото превозно средство се използва по начин, който попада в обхвата на понятието за използване като средство за транспорт, а оттам и в обхвата на понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от Първа директива и член 3, първа алинея от Директива 2009/103, застрахователят по договора за застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на това превозно средство може да поеме отговорност за причинените от него вреди, 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.

42 С оглед на изложеното следва да се приеме, 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 Първа директива и задължението за застраховането му по член 3, параграф 1 от същата директива не отпада единствено поради обстоятелството, че собственикът му няма намерение повече да го използва и го държи в частен имот.

43 Посоченото тълкуване не се поставя под въпрос от довода на германското правителство, Ирландия, италианското правителство и правителството на Обединеното кралство, че не се налага широко разглеждане на обхвата на общото задължение за застраховане, тъй като органът по член 1, параграф 4 от Втора директива би могъл да плати обезщетение за причинените при обстоятелства като разглежданите в главното производство вреди.

44 Всъщност тази разпоредба, видно от самия ѝ текст, задължава държавите членки да създадат орган със задачата да предоставя обезщетение в размер поне до предвидените от правото на Съюза размери на застрахователната отговорност за имуществена щета или за телесни увреждания, причинени по-специално от превозно средство, за което задължението за застраховане не е било изпълнено.

45 В този смисъл предоставянето на обезщетение от посочения орган е замислено като крайна мярка, приложима единствено в посочените в същата разпоредба случаи, като извън тези случаи не може да се разглежда като прилагане на система за гарантиране на застраховката „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на превозни средства (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др., C-409/11, EU:C:2013:512, т. 30—32).

46 Както отбелязва генералният адвокат в точка 34 от заключението си, в случаите на вреди, причинени от идентифицирано превозно средство, обхватът на задължението за изплащане на обезщетение от органа по член 1, параграф 4 от Втора директива съвпада с обхвата на общото задължение за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива. Ето защо задължение за обезщетяване от този орган не може да има, когато липсва задължение за застраховане на участвалото в произшествието превозно средство.

47 Впрочем тълкуването, възприето в точки 38—42 от настоящото решение, позволява да се осигури постигането на целта за защита на лицата, пострадали при причинени от моторни превозни средства произшествия, която цел директивите относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на превозни средства си поставят, а законодателят на Съюза неизменно преследва, придавайки ѝ все по-голямо значение (решение от 28 ноември 2017 г. по дело Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, т. 32 и 33 и цитираната съдебна практика). Всъщност посоченото тълкуване гарантира, че във всички случаи пострадалите лица ще получат обезщетение или от застрахователя, ако има сключен за тази цел договор, или от органа по член 1, параграф 4 от Втора директива, ако задължението за застраховане на участвалото в произшествието превозно средство не е било изпълнено или ако последното е неидентифицирано.

48 Видно от фактите, които са изложени пред Съда, превозното средство на г-жа Destapado Pão Mole Juliana е с обичайно домуване на територията на държава членка, а именно Португалия. Всъщност към момента на настъпване на фактите в главното производство превозното средство е регистрирано в тази държава членка.

49 Освен това превозното средство е било годно да се движи, за което свидетелства фактът, че към момента на настъпване на произшествието то е управлявано от сина на г-жа Destapado Pão Mole Juliana.

50 При тези обстоятелства то е обект на задължението за застраховане по член 3, параграф 1 от Първа директива.

51 Видно от изложените съображения, фактът, че преди синът ѝ да ѝ отнеме превозното средство, г-жа Destapado Pão Mole Juliana го е била паркирала в частен имот, а именно в двора на къщата си, и не е възнамерявала повече да го управлява, не е от значение в това отношение.

52 С оглед на всички изложени съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1 от Първа директива трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително в случай, при който съответното превозно средство 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.

По втория въпрос

53 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 1, параграф 4 от Втора директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национално законодателство, което предвижда, че визираният в тази разпоредба орган има право да предяви иск, освен срещу лицето или лицата, отговорни за застрахователното събитие, и срещу лице — което, въпреки че е имало задължение да направи застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозното средство, причинило поетите от този орган вреди, не е сключило такъв договор — дори и ако това лице не носи гражданска отговорност за произшествието, при което вредите са настъпили.

54 В това отношение следва да се отбележи, че член 1, параграф 4 от Втора директива изрично оставя отворена възможността държавите членки да разглеждат обезщетението от споменатия орган като субсидиарно и да създадат уредба за правните спорове между органа и лицата, отговорни за застрахователното събитие, както и за отношенията с другите застрахователи или социалноосигурителни органи, от които се изисква да обезщетят пострадалия за същото застрахователно събитие (вж. в този смисъл решение от 4 декември 2003 г., Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, т. 32).

55 Тъй като е искал да остави на държавите членки правото да уредят иска, който органът за изплащане на обезщетения по член 1, параграф 4 от Втора директива може да предяви по-специално срещу „лицето или лицата, отговорни за застрахователното събитие“, законодателят на Съюза не е хармонизирал и различните свързани с този иск аспекти, и в частност определянето на другите лица, срещу които органът може да предяви такъв иск, така че, както подчертава Комисията, тези аспекти се уреждат от националното право на всяка държава членка.

56 В този смисъл национално законодателство може да предвиди, че когато собственик на превозно средство, участвало в произшествие, не е изпълнил задължението си да застрахова това превозно средство, каквото задължение е имал в случая съгласно националното право, посоченият орган за изплащане на обезщетения може да предяви иск, освен срещу лицето или лицата, отговорни за застрахователното събитие, и срещу този собственик, независимо от това дали последният носи гражданска отговорност за настъпването на произшествието.

57 С оглед на всички изложени съображения на втория въпрос трябва да се отговори, че член 1, параграф 4 от Втора директива трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национално законодателство, което предвижда, че визираният в тази разпоредба орган има право да предяви иск, освен срещу лицето или лицата, отговорни за застрахователното събитие, и срещу лице — което, въпреки че е имало задължение да направи застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозното средство, причинило поетите от този орган вреди, не е сключило такъв договор — дори и ако това лице не носи гражданска отговорност за произшествието, при което вредите са настъпили.

По съдебните разноски

58 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 (голям състав) реши:

1) **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, изменена с Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г., трябва да се тълкува в смисъл, че сключването на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ във връзка с използването на моторно превозно средство е задължително в случаите, когато съответното превозно средство 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.**

2) **Член 1, параграф 4 от Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства, изменена с Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г., трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национално законодателство, което предвижда, че визираният в тази разпоредба орган има право да предяви иск, освен срещу лицето или лицата, отговорни за застрахователното събитие, и срещу лице — което, въпреки че е имало задължение да направи застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на превозното средство, причинило поетите от този орган вреди, не е сключило такъв договор — дори и ако това лице не носи гражданска отговорност за произшествието, при което вредите са настъпили.**

Подписи