Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

20 юли 2017 година*

„Преюдициално запитване — Застраховка „Гражданска отговорност“ за моторни превозни средства — Директива 72/166/ЕИО — Член 3, параграф 1 — Втора директива 84/5/ЕИО — Член 2, параграф 1 — Договор за застраховка, сключен въз основа на декларирани неверни данни относно собствеността на моторното превозно средство и самоличността на лицето, което обичайно го управлява — Застрахован — Липса на икономически интерес от сключването на този договор — Абсолютна нищожност на договора за застраховка — Противопоставимост спрямо трети пострадали лица“

По дело C-287/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия) с акт от 4 май 2016 г., постъпил в Съда на 23 май 2016 г., в рамките на производство по дело

Fidelidade-Companhia de Seguros SA

срещу

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Chrystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: E. Regan, председател на състава, Ал. Арабаджиев (докладчик) и C.G. Fernlund, съдии,

генерален адвокат: P. Mengozzi,

секретар: A. Calot Escobar,

* Език на производството: португалски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

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

– за Европейската комисия, от P. Costa de Oliveira и K.-Ph. Wojcik, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на 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, наричана по-нататък „Първа директива“), на член 2, параграф 1 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 (МПС) (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104, наричана по-нататък „Втора директива“), както и на член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (ОВ L 129, 1990 г., стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“).

2 Запитването е отправено в рамките на правен спор, страни по който са Fidelidade-Companhia de Seguros SA, от една страна, и от друга страна, Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (Гаранционен фонд за пътни превозни средства), г-жа Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, г-жа Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, г-жа Catarina Ferreira Seemann, г-н José Batista Pereira и г-жа Teresa Rosa Teixeira по повод съответствието с посочените по-горе разпоредби на национално законодателство, което санкционира с абсолютна нищожност договор за застраховка, сключен въз основа на декларирани неверни данни относно самоличността на собственика на моторно превозно средство и самоличността на лицето, което обичайно го управлява.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Член 3, параграф 1 от Първа директива предвижда:

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

4 Шесто и седмо съображение от Втора директива гласят:

„като има предвид, че е необходимо да се [предвиди, че определен орган ще] гарантира, че пострадалият няма да остане без обезщетение, когато превозното средство, което е причинило произшествието, не е застраховано или не е идентифицирано; като има предвид, че е важно, без да се изменят и допълват разпоредбите, прилагани от държавите членки по отношение на субсидиарното или несубсидиарното естество на обезщетението, изплатено от този орган, и по отношение на правилата, приложими с оглед на суброгацията, да се предвиди, че пострадалият при такова едно произшествие би могъл да се обърне директно към този орган, като първо място за контакт; като има предвид обаче, че на държавите членки трябва да се даде възможност да прилагат определени ограничени изключения по отношение изплащането на обезщетението от този орган и да предвидят, че обезщетение за увреждане на имущество, причинено от неидентифицирано моторно превозно средство, може да бъде ограничено или изключено с оглед на опасността от измама;

като има предвид, че е в интерес на пострадалите последствията от определени клаузи за изключение да бъдат ограничени до взаимоотношенията между застрахователя и лицето, отговорно за произшествието; като има предвид обаче, че в случая на откраднати или взети чрез насилие моторни превозни средства държавите членки могат да уточнят, че обезщетението ще бъде изплатено от посочения по-горе орган“.

5 Член 1, параграф 4 от Втора директива предвижда, че всяка държава членка създава или оправомощава свой орган със задачата да предоставя обезщетения, поне до границите на застрахователното задължение за увреждане на имущество или телесни повреди, причинени от неидентифицирано или незастраховано моторно превозно средство. Трета алинея от посочената разпоредба гласи:

„Държавите членки […] могат да изключат изплащането на обезщетение от този орган […] на лицата, които доброволно са се качили на моторното превозно средство, което е причинило вредите или телесните повреди, когато органът е в състояние да докаже, че те са знаели, че не е било застраховано“.

6 Член 2, параграф 1 от Втора директива гласи следното:

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

– лица, които нямат изрично или мълчаливо разрешение за това,

или

– лица, които нямат свидетелство за управление на МПС, даващо им възможност да управляват съответното моторно превозно средство,

или

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

се счита, за целите на член 3, параграф 1 от [Първата директива], за нищожна по отношение на [спорове на] трети страни, които са пострадали при произшествие.

Разпоредбата или клаузата, обаче, посочена в първото тире, може да бъде задействана срещу лица, които доброволно са се качили в моторното превозно средство, което е причинило имуществената вреда или телесната повреда, когато застрахователят успее да докаже, че те са знаели, че моторното превозно средство е било откраднато.

[…]“.

7 Четвърто съображение от Трета директива гласи:

„като има предвид, че на пострадалите при злополуки с моторни превозни средства трябва да се гарантира съпоставимо третиране, независимо от това къде в Общността е настъпило произшествието“.

8 Член 1, първа алинея от посочената директива предвижда:

„Без да се засягат разпоредбите на втора алинея на член 2, параграф 1 от [Втора директива], застраховките, посочени в член 3, параграф 1 от [Първа директива], покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство“.

Португалското право

9 Първа директива е транспонирана в португалското право с Decreto-Lei nº 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Наредба-закон № 522/85 за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ за моторни превозни средства), от 31 декември 1985 г. Посочената наредба-закон, изменена с Decreto-Lei nº 72-A/2003 — Lei do Seguro Obrigatório (Наредба-закон № 72-A/2003 за Закона за задължителното застраховане) от 14 април 2003 г., която е била в сила към датата на настъпване на фактите, породили спора в главното производство (наричана по-нататък „Наредба-закон № 522/85“), предвижда в член 1, параграф 1 задължението за застраховане на пътно моторно превозно средство, както следва:

„Всяко лице, което може да носи гражданска отговорност за поправянето на имуществените и неимуществени вреди, настъпили вследствие на телесни повреди и материални щети, причинени на трети лица от пътно моторно превозно средство, ремарке или полуремарке, е длъжно [да] сключи застраховка в съответствие с настоящата наредба-закон, която да гарантира тази отговорност, за да могат да посочените моторни превозни средства да се движат по пътищата“.

10 Член 2 от Наредба-закон № 522/85 относно лицата, които са длъжни да сключат договор за застраховка, гласи следното:

„1 – Собственикът на превозното средство е длъжен да сключи договор за застраховка, освен в случаите на ползване, продажба със запазване на правото на собственост или финансов лизинг, като в тези случаи такова задължение имат съответно ползвателят, приобретателят или лизингополучателят.

2 – Ако друго лице сключи договор за застраховка във връзка с превозното средство по реда на настоящата наредба-закон, задължението на лицата по предходния параграф се счита изпълнено за срока на действие на посочения договор.

[…]“.

11 Член 14 от същата наредба-закон урежда противопоставимостта на възраженията спрямо пострадалите лица и предвижда:

„Освен в уредените в настоящата наредба-закон изключения или възможности за обявяване на недействителност, застрахователят може да противопостави на пострадалите лица само прекратяването на договора по член 13, параграф 1 или развалянето или недействителността му съгласно действащата уредба, доколкото те са настъпили преди настъпването на вредата“.

12 Застраховките са уредени в глава XV от португалския Търговски кодекс. Членове 428 и 429 имат следното съдържание:

„Член 428 Лица, за чиято сметка може да се сключи договор за застраховка

„Застраховка може да се сключи за собствена или чужда сметка.

1. Застраховката е нищожна, когато лицето, за чиято сметка или от чието име е сключена, няма интерес от застрахованата вещ.

2. Ако в застрахователната полица не е посочено, че договорът за застраховка е сключен за сметка на трето лице, се счита, че той е сключен за сметка на лицето, което го сключва.

[…]

Член 429 Недействителност на договора за застраховка поради неточности или пропуски

Декларирането на неточни данни, както и умишленото непосочване на факти или обстоятелства, които са известни на застрахования или на лицето, което сключва договора за застраховка, и които са могли да окажат влияние върху съществуването или условията на договора, водят до недействителност на договора за застраховка.

Параграф единствен. Ако страната е декларирала данните недобросъвестно, застрахователят може да иска застрахователната премия“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

13 На 20 май 2004 г. настъпва пътнотранспортно произшествие с участието, от една страна, на моторно превозно средство, управлявано от г-н Teixeira Pereira и собственост на г-жа Crystello Pinto Moreira Pereira, и от друга страна, мотоциклет, управляван от неговия собственик г-н Seemann. При произшествието загиват водачите на двете моторни превозни средства.

14 На 11 януари 2010 г. Caisse Suisse de Compensation предявява иск срещу Fundo de Garantia Automóvel (Гаранционен фонд за пътни превозни средства) и г-жа Crystello Pinto Moreira Pereira, като иска възстановяване на сума в размер на 285 980,54 EUR, изплатена в полза на членовете на семейството на застрахованото при нея лице г-н Seemann.

15 Посочените ответници повдигат възражение за липса на пасивна процесуална легитимация, тъй като към датата на настъпване на произшествието е бил налице валиден договор за застраховка, сключен с наименованото понастоящем дружество Fidelidade — Companhia de Seguros (наричано по-нататък „застрахователят“) който покрива риска гражданска отговорност във връзка с моторното превозно средство. След като е призовано да встъпи в делото, посоченото дружество поддържа, че договорът за застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство е недействителен, тъй като към датата на сключването му застрахованият декларирал неверни данни, като посочил, че е собственик на превозното средство и че обичайно го управлява.

16 Сезираният първоинстанционен съд постановява, че договорът за застраховка е недействителен, като недействителността е противопоставима спрямо пострадалите. Сезираният с въззивна жалба Tribunal da Relação do Porto (Апелативен съд Порто, Португалия) постановява, че посоченият договор е недействителен, но недействителността не е противопоставима спрямо пострадалите. Застрахователят обжалва с ревизионна жалба решението на Tribunal da Relação (Апелативен съд Порто) пред Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия), като се позовава на абсолютната нищожност на въпросния договор за застраховка и на противопоставимостта на нищожността спрямо пострадалия г-н Seemann и спрямо Caisse Suisse de Compensation.

17 Тъй като става въпрос за тълкуването на Първа, Втора, и Трета директива за автомобилното застраховане, запитващата юрисдикция счита, че са налице съмнения по въпроса за противопоставимостта спрямо пострадалите на уредената в член 428, параграф 1 от португалския Търговски кодекс абсолютна нищожност на договора за застраховка.

18 Всъщност в съдебната практика на Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд) съществуват различия в тълкуването. В рамките на първо направление се приема, че договорът за застраховка е абсолютно нищожен, когато застрахованият декларира неверни данни, че е собственик на моторното превозно средство и че обичайно го управлява с цел застрахователят да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ и/или този договор да е с по-изгодни условия за застрахования. Абсолютната нищожност се дължи по-специално на липсата на „интерес“ на застрахования като правна предпоставка, изисквана по член 428, параграф 1 от португалския Търговски кодекс. В съответствие с член 14 от Наредба-закон № 522/85 съгласно това направление абсолютната нищожност е противопоставима на пострадалото лице. При този подход се взема предвид обстоятелството, че пострадалото лице продължава да е защитено от Гаранционния фонд за пътни превозни средства.

19 Съгласно второто направление в съдебната практика възможността да се сключи договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство от трето лице представлява дерогация от посочената правна предпоставка за наличието на „интерес“ на застрахования. Ето защо проблемът трябва да се реши в светлината на специалния режим, приложим към деклариране на неверни данни при сключването на договор за застраховка, който се състои само в относителната, непротивопоставима на пострадалото лице недействителност.

20 При тези обстоятелства Supremo Tribunal de Justiça (Върховен съд, Португалия) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Недопустима ли е — съгласно член 3, параграф 1 от [Първа директива], член 2, параграф 1 от [Втора директива] и член 1 от [Трета директива] — национална правна уредба, съгласно която деклариране на неверни данни относно собствеността на моторното превозно средство и относно самоличността на лицето, което обичайно го управлява, се санкционира с абсолютна нищожност на договора за застраховка, тъй като договорът е сключен от лице, което няма никакъв икономически интерес от използването на превозното средство, и заинтересованите лица (застрахованият, собственикът на моторното превозно средство и лицето, което обичайно го управлява) действат с измамната цел да получат застрахователно покритие на рисковете от движението по пътищата, посредством i) сключването на договор, който застрахователят не би сключил, ако самоличността на застрахования му е била известна, ii) плащането на премия в по-нисък размер от дължимата на основание на възрастта на лицето, което обичайно управлява превозното средство?“.

По преюдициалния въпрос

21 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 3, параграф 1 от Първа директива, член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която в обстоятелства като в делото по главното производство би имала за последица противопоставимостта спрямо трети пострадали лица на нищожността на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство, произтичаща от първоначално декларирани от застрахования неверни данни относно самоличността на собственика и лицето, което обичайно управлява съответното моторно превозно средство, или от обстоятелството, че лицето, за което или от името на което е сключен договорът за застраховка, не е имало икономически интерес от сключването му.

22 Следва да се напомни, че видно от преамбюлите на Първа и Втора директива, същите целят, от една страна, да осигурят свободното движение както на моторните превозни средства с обичайно домуване на територията на Европейския съюз, така и на лицата, които се возят в тях, и от друга страна, да гарантират, че пострадалите от произшествия, причинени от тези превозни средства, ще бъдат третирани по сходен начин, независимо от това къде на територията на Съюза е настъпило произшествието (Решение от 23 октомври 2012 г. по дело Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, т. 26 и цитираната съдебна практика).

23 За тази цел член 3, параграф 1 от Първа директива, изменен и допълнен с Втора и Трета директива, налага на държавите членки да гарантират, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на тяхна територия е застрахована, и уточнява по-специално видовете вреди и третите пострадали лица, които тази застраховка трябва да покрива (решение от 1 декември 2011 г., Churchill Insurance Company Limited и Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, т. 28).

24 По отношение на признатите на такива трети пострадали лица права трябва да се припомни практиката на Съда, съгласно която член 3, параграф 1 от Първа директива не допуска застрахователят по застраховка „Гражданска отговорност“ за моторни превозни средства да може да се позовава на правни разпоредби или договорни клаузи, за да откаже да обезщети тези лица за произшествие, причинено от застраховано превозно средство (решение от 1 декември 2011 г., Churchill Insurance Company Limited и Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, т. 33 и цитираната съдебна практика).

25 Съдът е приел също, че член 2, параграф 1, първа алинея от Втора директива само припомня това задължение по отношение на законовите разпоредби или договорните клаузи от посочената в този член застрахователна полица, които изключват покриването от страна на застраховката „Гражданска отговорност“ за моторни превозни средства на вредите, причинени на трети пострадали лица поради използването или управлението на застрахованото превозно средство от лица, които нямат разрешение да го управляват, нямат свидетелство за управление или не са се съобразили със законовите технически изисквания относно състоянието и сигурността на превозното средство (решение Churchill Insurance Company Limited и Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, т. 34 и цитираната съдебна практика).

26 Действително, като дерогира това задължение, член 2, параграф 1, втора алинея от Втора директива предвижда, че някои пострадали лица биха могли да не се обезщетяват от застрахователя с оглед на положението, което сами са създали, а именно това са лицата, които доброволно са се качили в моторното превозно средство, което е причинило вредите, когато застрахователят успее да докаже, че те са знаели, че превозното средство е било откраднато. При все това, както и Съдът вече е констатирал, член 2, параграф 1, първа алинея от Втора директива може да бъде дерогиран само при тази особена хипотеза (решение от 1 декември 2011 г., Churchill Insurance Company Limited и Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, т. 35).

27 Ето защо следва да се приеме, че обстоятелството, че застрахователят е сключил договора въз основа на непосочени или декларирани неверни данни от страна на застрахования, не е от естество да му позволи да се позове на законовите разпоредби относно нищожността на договора и да я противопостави на третото пострадало лице, за да се освободи от своето произтичащо от член 3, параграф 1 от Първата директива задължение да го обезщети за причиненото от застрахованото моторно превозно средство произшествие.

28 Същото важи и по отношение на обстоятелството, че застрахованият не управлява обичайно моторното превозно средство.

29 Съдът всъщност е приел, че обстоятелството, че дадено моторно превозно средство е управлявано от лице, което не е посочено в свързаната с него застрахователна полица, не може да позволи да се приеме — предвид по-специално преследваната от Първа, Втора и Трета директива цел да се защитят пострадалите от пътнотранспортни произшествия — че такова превозно средство не е застраховано по смисъла на посочената разпоредба (решение от 1 декември 2011 г., Churchill Insurance Company Limited и Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, т. 40).

30 В този контекст запитващата юрисдикция отправя към Съда и въпроса дали когато е налице действащ договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство, застраховател, който с цел да избегне своето задължение да обезщети трети лица, пострадали от причинено от застрахованото моторно превозно средство произшествие, има право да се позовава на правна разпоредба като член 428, параграф 1 от португалския Търговски кодекс, предвиждаща нищожността на договор за застраховка, когато лицето, за което или от името на което е сключена застраховката, няма икономически интерес от сключването на договора.

31 Следва да се отбележи, че този въпрос се отнася до правните предпоставки за валидността на договора за застраховка, които се уреждат не от правото на Съюза, а от правото на държавите членки.

32 Държавите членки обаче са длъжни да гарантират, че приложимата съгласно националното им право гражданска отговорност е застрахована в съответствие с разпоредбите на трите директиви, посочени по-горе. От съдебната практика следва също, че държавите членки трябва да упражняват своята компетентност в тази област при спазване на правото на Съюза и че разпоредбите на националното право, които уреждат обезщетяването при произшествия при използването на превозни средства, не могат да лишат Първа, Втора и Трета директива от тяхното полезно действие (решение от 23 октомври 2012 г., Marques Almeida, EU:C:2012:656, т. 30 и 31 и цитираната съдебна практика).

33 Както обаче посочва Европейската комисия, правото на обезщетение на пострадалите от произшествие може да се окаже накърнено от предпоставките за валидност на договора за застраховка като предвидените в член 428, параграф 1 и член 429, първа алинея от португалския Търговски кодекс общи разпоредби.

34 Ето защо тези разпоредби могат да доведат до липсата на обезщетение за пострадалите трети лица и следователно да накърнят полезното действие на посочените директиви.

35 Този извод не може да бъде поставен под въпрос поради възможността на пострадалото лице да се изплати обезщетение от Гаранционния фонд за пътни превозни средства. Всъщност ролята на органа по член 1, параграф 4 от Втора директива е замислена като крайна мярка, предвидена единствено за случаите, когато вредите са причинени от неидентифицирано превозно средство или от такова, за което не е било изпълнено задължението за сключване на застраховка, посочено в член 3, параграф 1 от Първа директива, т.е. моторно превозно средство, за което няма договор за застраховка. Едно такова ограничение се обяснява с обстоятелството, че тази

разпоредба, както бе припомнено в точка 23 от настоящото решение, налага на всяка държава членка да гарантира, че при спазване на предвидените в член 4 от Първа директива дерогации всеки собственик или притежател на превозно средство с обичайно домуване на нейна територия сключва със застрахователна компания договор с цел да покрие, в определените в правото на Съюза рамки, своята гражданска отговорност, свързана с посоченото превозно средство (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2013 г., Csonka и др., C-409/11, EU:C:2013:512, т. 30 и 31).

36 Както обаче беше припомнено в точка 29 от настоящото решение, обстоятелството, че дадено моторно превозно средство е управлявано от лице, което не е посочено в свързаната с него застрахователна полица, не може да позволи да се приеме, че такова превозно средство не е застраховано по смисъла на член 1, параграф 4, трета алинея от Втора директива.

37 Предвид всички изложени съображения на отправения въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1 от Първа директива и член 2, параграф 1 от Втора директива трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която в обстоятелства като в делото по главното производство би имала за последица противопоставимостта спрямо трети пострадали лица на нищожността на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство, произтичаща от първоначално декларирани от застрахования неверни данни относно самоличността на собственика и лицето, което обичайно управлява съответното моторно превозно средство, или от обстоятелството, че лицето, за което или от името на което е сключен договорът за застраховка, не е имало икономически интерес от сключването му.

По съдебните разноски

38 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 (шести състав) реши:

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 и член 2, параграф 1 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 (МПС), трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която в обстоятелства като в делото по главното производство би имала за последица противопоставимостта спрямо трети пострадали лица на нищожността на договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за моторно превозно средство, произтичаща от първоначално декларирани от застрахования неверни данни относно самоличността на собственика и лицето, което обичайно управлява съответното моторно превозно средство, или от обстоятелството, че лицето, за което или от името на което е сключен договорът за застраховка, не е имало икономически интерес от сключването му.

Подписи