



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 септември 2014 година \*

„Преюдициално запитване — Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства — Директива 72/166/ЕИО — Член 3, параграф 1 — Понятие за използване на превозни средства — Произшествие, предизвикано от трактор с ремарке при събирането на бали сено в плевня“

По дело C-162/13

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от *Vrhovno sodišče* (Словения) с акт от 11 март 2013 г., постъпил в Съда на 29 март 2013 г., в производство по дело

**Damijan Vnuk**

срещу

**Zavarovalnica Triglav d.d.,**

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: М. Pešič, председател на състав, С. G. Fernlund, А. Ó Caoimh, С. Toader и Е. Jarašiūnas (докладчик), съдии,

генерален адвокат: Р. Mengozzi,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за германското правителство, от Т. Henze, J. Kemper и J. Möller, в качеството на представители,
- за Ирландия, от А. Joyce, Е. Creedon и L. Williams, в качеството на представители, подпомагани от С. Toland, BL,
- за Европейската комисия, от В. Rous Demiri и К.-Ph. Wojcik, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 февруари 2014 г.,

постанови настоящото

\* Език на производството: словенски.

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване е относно 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, стр. 1; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10, наричана по-нататък „Първа директива“).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Vnuk и Zavarovalnica Triglav d.d. (наричано по-нататък „Zavarovalnica Triglav“) във връзка с изплащането на обезщетение на основание задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (наричана по-нататък „задължителната застраховка“).

## Правна уредба

### *Правото на Съюза*

- 3 В съображения от пето до седмо от Първа директива се уточнява следното:

„като има предвид, че е желателно [...] да се предприемат мерки за по-нататъшно либерализиране на правилата относно движението на лица и моторни превозни средства, които пътуват между държавите членки; [...]

като има предвид, че такова облекчение на правилата за движение на пътници съставлява още една стъпка към взаимното отваряне на пазарите на държавите членки и създаването на условия, сходни на тези на вътрешен пазар;

като има предвид, че премахването на проверките на „зелените карти“ за превозни средства с обичайно домуване в една държава членка, които влизат на територията на друга държава членка, може да се осъществи [...]“.
- 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 се задвижва от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени;

[...]“.
- 5 Съгласно член 3, параграф 1 от тази директива:

„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 тази директива предвижда, че:

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

[...]

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 [Европейската] Комисия[...].

[...]“.

7 Член 1, 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, стр. 17; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104, наричана по-нататък „Втора директива“), гласи:

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

8 В параграф 2 от тази разпоредба са определени минималните суми, за които такава застраховка е задължителна. С Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 година за изменение на директиви 72/166, 84/5, 88/357/ЕИО и 90/232/ЕИО на Съвета и Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на застраховка „Гражданска отговорност“ относно използването на моторни превозни средства (ОВ L 149, стр. 14; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212) тези размери са определени отново и във Втора директива е добавена и разпоредба, целяща да гарантира редовното преразглеждане на тези суми в съответствие с Европейския индекс на потребителските цени.

9 Според член 1, параграф 4, първа алинея от Втора директива „[в]сяка 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 моторно превозно средство или моторно превозно средство, за което застрахователното задължение, предвидено в параграф 1, не е било удовлетворено“. Четвърта алинея от тази разпоредба предвижда освен това, че „[д]ържавите членки могат да ограничат или изключат изплащането на обезщетение от този орган в случая на увреждане на имущество от неидентифицирано моторно превозно средство“. Впоследствие обаче тази възможност е изключена с Директива 2005/14 за случаите, „когато органът е изплатил обезщетение за сериозни телесни увреждания на всяко пострадало лице при същото произшествие, при което е била причинена имуществена щета от неидентифицирано превозно средство“.

10 Член 2, параграф 1 от Втора директива гласи:

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

— лица, които 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 превозно средство,

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

[...]“.

11 Съгласно член 3 от Втора директива:

„Членовете на семейството на застрахованото лице, [на] водач[а]ът на МПС или [на] което и да е друго лице, което носи гражданска отговорност при настъпването на застрахователно събитие, която се покрива от застраховката, посочена в член 1, параграф 1, не могат да бъдат изключени поради родствената връзка от ползването на застраховка за понесените от тях телесни повреди“.

12 В 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, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“), в редакцията ѝ след изменението с Директива 2005/14 (наричана по-нататък „Трета директива“), се уточнява, че:

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

Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че всички законови разпоредби и всички договорни клаузи, съдържащи се в застрахователна полица, която не осигурява застрахователно покритие на пътник на основание, че той е знаел или е трябвало да знае, че шофьорът на превозното средство е бил под въздействието на алкохол или друго упойващо вещество по време на произшествието, се считат за невалидни по отношение на исковите на такъв пътник.“

[...]“.

13 Член 1а от Трета директива гласи:

„Застраховката, посочена в член 3, параграф 1 от [Първа директива], обхваща телесни увреждания и имуществени щети, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица по пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на МПС имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право. [...]“.

14 Съгласно член 4в от посочената директива:

„Застрахователните дружества не разчитат на допълнителни плащания на засегнатата от произшествие страна, доколкото това касае застраховката, посочена в член 3, параграф 1 от [Първа директива]“.

- 15 Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 май 2000 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства и за изменение на директиви 73/239/ЕИО и 88/357/ЕИО на Съвета (Четвърта директива за автомобилното застраховане) (ОВ L 181, стр. 65; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 4, стр. 3, наричана по-нататък „Четвърта директива“) гласи следното в член 3, озаглавен „Право на пряк иск“:

„Всяка държава членка е длъжна да предприеме мерки пострадалите лица [...] да имат право на пряк иск към застрахователното предприятие, което е застраховало гражданската отговорност на отговорното лице“.

- 16 Освен това Първа директива 73/239/ЕИО на Съвета от 24 юли 1973 година относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно достъпа до и упражняването на пряка застрахователна дейност, различна от животозастраховане (ОВ L 288, стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 14), в редакцията след изменението ѝ с Директива 84/641/ЕИО на Съвета от 10 декември 1984 година (ОВ L 339, стр. 21; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 108), предвижда следното в член 1:

„1. Настоящата директива се отнася за достъпа до и упражняването на пряка застрахователна дейност на основата на самостоятелна заетост, [...] която се извършва от предприятия, които са установени на територията на държава членка, или които желаят да бъдат установени там.

[...]

3. Класификацията по категории на посочената в настоящия член дейност се съдържа в приложението“.

- 17 В приложението към тази директива се уточнява следното:

„А. Класификация на рисковете според класа застраховка [...]

10. *Гражданска отговорност за моторни превозни средства* Всяка отговорност, произтичаща от използването на моторни превозни средства по суша (включително отговорност на превозвача). [...]

*Словенското право*

- 18 Според член 15 от Закона за задължителното автомобилно застраховане (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, наричан по-нататък „ZOZP“)

„Собственикът на превозно средство трябва да сключи договор за застраховка „Гражданска отговорност“ за щетите, които причинява на трети лица при използването на превозното средство: смърт, телесни повреди, разстройство на здравето, разрушаване или повреждане на имущество [...], с изключение на отговорността за вредите, причинени на имуществото, което се е съгласил да превози. [...]

## Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 19 От акта за преюдициално запитване се установява, че на 13 август 2007 г. при прибирането на бали слама на тавана на плевня трактор, теглещ ремарке, който се движи на заден ход в стопански двор, за да вкара ремаркетото в плевнята, блъсва стълбата, на която се е качил г-н Vnuk, в резултат на което той пада. Г-н Vnuk предявява срещу Zavarovalnica Triglav, застрахователно дружество, с което собственикът на трактора е сключил договор за задължителна застраховка, иск за заплащане на сумата от 15 944,10 eur като обезщетение за неимуществените му вреди, ведно с лихва за забава.
- 20 Първоинстанционният съд отхвърля иска. Въззивната инстанция отхвърля жалбата на г-н Vnuk срещу това решение, като посочва, че задължителната застраховка при използването на моторни превозни средства покрива вредите, причинени при използването на трактор като превозно средство, но не и вредите, които са резултат от използването му като работна машина или като влекач.
- 21 Запитващата юрисдикция разрешава на г-н Vnuk да подаде „ревизионна“ жалба срещу решението на второинстанционния съд по въпроса за използването на трактора като „превозно средство“ по смисъла на член 15 ZOZP.
- 22 Пред запитващата юрисдикция г-н Vnuk твърди, че понятието „използване на превозно средство“ не може да се ограничи до управлението му по пътищата и освен това в момента на настъпване на вредоносния резултат, предмет на главното производство, съвкупността от трактора и ремаркетото действително представлява превозно средство, което се движи, и става въпрос за края на неговия пробег. Обратно, Zavarovalnica Triglav поддържа, че делото, предмет на главното производство, се отнася до използването на трактор не като превозно средство, предназначено за движение по пътищата, а при работа пред плевня в стопанство.
- 23 Запитващата юрисдикция отбелязва, че ZOZP не определя понятието „използване на превозните средства“, но тази празнота е запълнена от съдебната практика. Във връзка с това тя посочва, че основната цел на задължителното застраховане по ZOZP е да се разпредели рискът и да се отговори на необходимостта да се следи за нуждите на увредените лица и на пътниците при движението по пътищата. Според запитващата юрисдикция по силата на словенската съдебна практика при преценката дали дадена вреда е покрита от задължителната застраховка или не, все пак не е от решаващо значение да се установи дали тя е настъпила на пътя. Няма обаче покритие по силата на задължителното застраховане, когато превозното средство е използвано като машина, например на земеделска земя, тъй като в такъв случай не става въпрос за движение по пътищата.
- 24 Запитващата юрисдикция отбелязва, че в различните директиви за застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, а именно в директиви от първа до трета, четвърта директива за автомобилното застраховане, както и Директива 2005/14 (наричани по-нататък общо „директивите за задължителното застраховане“), става въпрос за „използване“, „движение по пътищата“ или за „участници в движението“, но не се уточнява какво може да се счита за движение на превозните средства и кой е решаващият критерий за това. Затова било възможно да се счита, че задължителното застраховане покрива единствено вредите, причинени от превозно средство при движение по пътищата, или че то покрива всяка вреда, свързана по някакъв начин с използването или функционирането на превозно средство, независимо от това дали положението може да се определи като положение на движение по пътищата или не.



- 25 При тези обстоятелства *Vrhovno sodišče* (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли понятието „използване на превозни средства“ по смисъла на член 3, параграф 1 от [Първа директива] да се тълкува в смисъл, че не покрива обстоятелствата в конкретния случай, когато застрахованото при ответника лице е блъснало стълбата, на която се е намирал жалбоподателят, с трактор с ремарке по време на събиране на бали сено в плевня, тъй като не е налице контекст на движение по пътищата?“

### **По исканията за възобновяване на устната фаза на производството**

- 26 С молба, подадена в секретариата на Съда на 28 март 2014 г., Ирландия иска да бъде разпоредено възобновяване на устната фаза на производството на основание член 83 от Процедурния правилник на Съда. В подкрепа на искането си тази държава членка сочи необходимостта от ограничаване действието във времето на решението, което ще бъде постановено, в случай че Съдът възприеме изложеното в заключението на генералния адвокат становище, а поради това и необходимостта да се възобнови устната фаза на производството, за да ѝ бъде дадена възможност да представи доводите си в подкрепа на искането си за ограничаване действието във времето на решението.
- 27 С молби, подадени в секретариата на Съда съответно на 15 и на 21 май 2014 г., правителството на Обединеното кралство и германското правителство също искат да бъде разпоредено възобновяване на устната фаза на производството на основание на същия член 83. В подкрепа на искането си правителството на Обединеното кралство изтъква, че в представеното от генералния адвокат заключение има няколко грешки, във връзка с които то би искало да представи становище. От своя страна германското правителство поддържа, че в това заключение се излага довод, който не е бил обсъден от страните, а именно евентуалното наличие на празнота в Първа директива, която би трябвало да се запълни, и че Съдът не е достатъчно информиран, за да постанови решение.
- 28 По силата на член 83 от неговия процедурен правилник във всеки един момент след изслушване на генералния адвокат Съдът може да постанови възобновяване на устната фаза на производството, по-специално когато счита, че делото не е напълно изяснено, когато след закриване на тази фаза някоя от страните посочи нов факт от решаващо значение за решението на Съда или когато делото трябва да се реши въз основа на довод, който не е бил обсъден от страните или заинтересованите субекти по член 23 от Статута на Съда на Европейския съюз.
- 29 В случая, след изслушването на генералния адвокат, Съдът счита, че разполага с всички необходими данни, за да отговори на поставения от запитващата юрисдикция въпрос, и че делото не трябва да се разглежда с оглед на нов факт от решаващо значение за неговото решение или на довод, който не е бил обсъден пред него.
- 30 Освен това, що се отнася до критиките, изложени във връзка със заключението на генералния адвокат, следва да се припомни, от една страна, че Статутът на Съда и неговият процедурен правилник не предвиждат възможност заинтересованите страни да представят становища в отговор на представеното от генералния адвокат заключение (определение *Emesa Sugar*, C-17/98, EU:C:2000:69, т. 2 и решение *Döhler Neuenkirchen*, C-262/10, EU:C:2012:559, т. 29).
- 31 От друга страна, по силата на член 252, втора алинея ДФЕС генералният адвокат има ролята да представя публично, при пълна безпристрастност и независимост, мотивирани заключения по делата, за които съгласно Статута на Съда се изисква неговото произнасяне. В това отношение Съдът не е обвързан нито от заключението на генералния адвокат, нито от мотивите, въз основа на които той стига до него. Поради това несъгласието на заинтересована страна със

заклучението на генералния адвокат не може само по себе си да бъде основание за възобновяване на устната фаза на производството, независимо какви са разгледаните в заключението въпроси (решения Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, т. 26, E.ON Energie/Комисия, C-89/11 P, EU:C:2012:738, т. 62 и Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, т. 30).

- 32 Поради това молбите за възобновяване на устната фаза на производството на германското правителство, на Ирландия и на правителството на Обединеното кралство трябва да се отхвърлят.

### **По преюдициалния въпрос**

- 33 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 3, параграф 1 от Първа директива трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелства като разглежданите в главното производство, а именно маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към трактора ремарке, попадат в обхвата на понятието „използване на превозни средства“.
- 34 Германското правителство и Ирландия поддържат, че предвиденото в член 3, параграф 1 от Първа директива задължение за застраховане се отнася само до положенията, свързани с движението по пътищата, и следователно то не се прилага по отношение на обстоятелства като разглежданите в главното производство.
- 35 Според Комисията обаче тази разпоредба се прилага по отношение на използването на превозни средства, независимо дали като превозно средство, или като машини, във всяко пространство, както публично, така и частно, където могат да настъпят рискове, присъщи на използването на превозни средства, независимо дали те са в движение или не.
- 36 Според член 3, параграф 1 от Първа директива 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.
- 37 Понятието за превозно средство е уточнено в член 1, точка 1 от тази директива, според който „превозно средство“ по смисъла на тази директива означава „всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и се задвижва от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени“.
- 38 Налага се изводът, че трактор с прикачено към него ремарке отговаря на това определение. Във връзка с това е важно да се отбележи, че определението не зависи от фактическото или възможното използване на съответното превозно средство. Поради това фактът, че трактор, евентуално с прикачено към него ремарке, при някои обстоятелства може да се използва като селскостопанска машина, не се отразява на извода, че такова превозно средство отговаря на понятието за „превозно средство“ по член 1, точка 1 от Първа директива.
- 39 Все пак от това не следва непременно, че предвиденото в член 3, параграф 1 от посочената директива задължение за застраховане на гражданската отговорност се отнася за трактор с прикачено към него ремарке. Наистина, от една страна, според тази разпоредба е необходимо обичайното домуване на превозното средство да е на територията на държава членка, условие, по изпълнението на което не се спори в главното производство. От друга страна, въз основа на член 4, буква б) от тази директива всяка държава членка може да дерогира от разпоредбите на член 3 от нея по отношение на определени типове превозни средства или определени превозни средства със специална табела, чийто списък се изготвя от съответната държава и се съобщава на останалите държави членки и на Комисията.



- 40 От това следва, че предвиденото в член 3, параграф 1 от Първа директива задължение се прилага по отношение на трактор с прикачено към него ремарке, при положение че обичайното му домуване е на територията на държава членка, която не е изключила този тип превозни средства от приложното поле на тази разпоредба.
- 41 Колкото до това дали трябва да се приеме, че маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикаченото към него ремарке, е включена в понятието „използване на превозните средства“, посочено в тази разпоредба, следва веднага да се отбележи, че това понятие не може да се остави на преценката на всяка държава членка.
- 42 Наистина нито член 1 от Първа директива, нито член 3, параграф 1 от нея, нито която и да е друга разпоредба от тази директива или от другите директиви за задължителното застраховане не препращат към правото на държавите членки във връзка с това понятие. Впрочем съгласно постоянната практика на Съда както от изискването за еднакво прилагане на правото на Съюза, така и от принципа за равенство следва, че разпоредба от правото на Съюза, чийто текст не съдържа изрично препращане към правото на държавите членки за определянето на нейния смисъл и обхват, трябва по принцип да получи самостоятелно и еднакво тълкуване в целия Европейски съюз, което да се направи, като се отчитат не само текстът на разпоредбата, но и нейният контекст и целите на правната уредба, от която тя е част (вж. в този смисъл решение *Omejs*, C-536/09, EU:C:2011:398, т. 19 и 21 и цитираната съдебна практика).
- 43 На първо място, когато става въпрос за използваните в член 3, параграф 1 от Първа директива изрази, от сравнителния преглед на текстовете на различните езици на тази разпоредба се установява, че има различия по отношение на вида положение, за което се отнася предвиденото в нея задължително застраховане, различия, които се съдържат в самото заглавие на тази директива, по-специално в текстовете на английски и френски език.
- 44 Така на френски език, както на испански, гръцки, италиански, нидерландски, полски и португалски в същия член 3, параграф 1 се сочи задължението за застраховане на гражданската отговорност, следствие от „движението“ на превозни средства, като по този начин се дава основание да се разбира, че това задължение за застраховане се отнася само до произшествията, предизвикани в контекста на движение по пътищата, както поддържат германското правителство и Ирландия,
- 45 Текстовете на английски език, както на български, чешки, естонски, латвийски, малтийски, словашки, словенски и фински език на същата тази разпоредба препращат към понятието „използване“ на превозните средства без допълнителни уточнения, докато в текстовете на директивата на датски, немски, литовски, унгарски, румънски и шведски език още по-общо се посочва задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ за превозните средства и изглежда, по този начин налагат задължение за застраховка за гражданската отговорност в резултат на използването или функционирането на превозно средство, независимо от това дали това използване или функциониране се осъществява в положение на движение по пътищата или не.
- 46 Според постоянната съдебна практика обаче изцяло буквално тълкуване на съдържанието на многоезичен текст от правото на Съюза на основата на текста на един език или на няколко езика, без да се вземат предвид текстовете на останалите езици, не може да има предимство, тъй като еднаквото прилагане на нормите на Съюза налага те да се тълкуват именно в светлината на текстовете на всички езици на Съюза (вж. в този смисъл решенията *Janu* и др., C-268/99, EU:C:2001:616, т. 47 и цитираната съдебна практика, и *Комисия/Испания*, C-189/11, EU:C:2013:587, т. 56 и цитираната съдебна практика). В случай на несъответствия между текстовете на различни езици на текст на Съюза съответната разпоредба трябва да се тълкува в

зависимост от общата структура и целите на правната уредба, от която тя е част (вж. в този смисъл решения ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, т. 16 и цитираната съдебна практика, Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, т. 48 и Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, т. 39).

- 47 Поради това, на второ място, трябва да се направи връзка с общата структура и целите на правната уредба на Съюза в областта на задължителното застраховане, от която член 3, параграф 1 от Първа директива е част.
- 48 В това отношение е важно да се отбележи, че в нито една от директивите относно задължителното застраховане няма определение на понятията „произшествие“, „щета“, „движение/използване“ или „използване на превозните средства“ по смисъла на тези директиви.
- 49 Тези понятия обаче трябва да се разбират в светлината на двойствената цел, която преследват тези директиви — защита на пострадалите при произшествия, предизвикани от моторно превозно средство, и либерализация на движението на лицата и стоките с оглед на перспективата за реализация на вътрешния пазар.
- 50 Така Първа директива е част от поредица от директиви, които постепенно уточняват задълженията на държавите членки в областта на гражданската отговорност, произтичаща от използването на моторните превозни средства. Впрочем, ако Съдът многократно приема, че от преамбюлите на Първа и Втора директива е видно, че те целят да осигурят свободното движение както на превозните средства с обичайно домуване на територията на Съюза, така и на лицата, които се превозват в тях, той приема също, че те имат за цел и да гарантират, че пострадалите от произшествия, причинени от тези превозни средства, ще се ползват от сходно третиране, независимо от това в коя точка на територията на Съюза е настъпило произшествието (вж. по-специално в този смисъл решения Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, т. 13 и Csonka и др., C-409/11, EU:C:2013:512, т. 26 и цитираната съдебна практика).
- 51 Наистина, макар по-конкретно от съображения от пето до седмо от Първа директива да следва, че нейната цел е либерализация на режима на движение на лицата и моторните превозни средства между държавите членки с оглед на перспективата за създаване на вътрешен пазар, чрез премахване на контрола за зелената карта, осъществяван по границите на държавите членки, нейна цел е и защитата на пострадалите (вж. в този смисъл решение Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, т. 18).
- 52 Освен това развитието на правната уредба на Съюза в областта на задължителното застраховане показва, че тази цел за защита на пострадалите при произшествия, предизвикани от моторно превозно средство, постоянно е стояла пред законодателя на Съюза и е придобивала все по-голямо значение.
- 53 Това проличава особено, на първо място, от членове 1—3 от Втора директива. Така според член 1 от нея застраховката, посочена в член 3, параграф 1 от Първа директива, трябва да покрива задължително както вреди върху имущество, така и телесни повреди на лица. Той задължава също държавите членки да създадат органи със задачата да предоставят обезщетения за вредите, причинени от неидентифицирани превозни средства или моторни превозни средства, за които застрахователното задължение не е било удовлетворено, и определя минимални размери на гаранцията. Член 2 от тази директива ограничава действието на някои законодателно или договорно установени клаузи, въвеждащи изключения във връзка с исковите на третите пострадали лица от произшествие, предизвикано при използването или управлението на застраховано превозно средство от някои лица. Член 3 от тази директива разширява възможността за ползване от застраховката за телесни увреждания по отношение на членовете на семейството на застрахованото лице, на водача или на всяко друго отговорно за щетата лице.

- 54 След това с член 1 от Трета директива застрахователното покритие се разширява по-конкретно по отношение на телесните увреждания на всички пътници освен на водача на моторното превозно средство, а Четвърта директива за автомобилното застраховане наред с останалото въвежда в член 3 право на пряк иск на пострадалите лица срещу застрахователното предприятие, което е застраховало гражданската отговорност на виновното лице.
- 55 Накрая, Директива 2005/14 с членове 2 и 4, изменящи съответно Втора и Трета директива, адаптира по-специално минималните размери на гаранцията и предвижда редовното преразглеждане на тези суми и разширява компетентността на органа, създаден с Втора директива, и застрахователното покритие по член 3, параграф 1 от Първа директива по отношение на телесните увреждания и имуществените щети, претърпени от пешеходците, велосипедистите и другите лица по пътя, които не използват моторни превозни средства. Тя установява също ново ограничение на възможността за прилагане на някои клаузи, въвеждащи изключения от застрахователното покритие, и забранява от засегнатата от произшествие страна да се искат допълнителни плащания, доколкото това касае застраховката по член 3, параграф 1 от Първа директива.
- 56 С оглед на всичко това, и по-конкретно на целта за осигуряване на защита, която преследват първите три директиви, не би могло да се приеме, че законодателят на Съюза е искал да изключи осигурената с тези директиви защита по отношение на лицата, пострадали при произшествие, предизвикано от превозно средство при използването му, при положение че това използване отговаря на обичайната функция на това превозно средство.
- 57 Във връзка с това е важно освен това да се подчертае, че според част А от приложението към Директива 73/239, в редакцията след изменението ѝ с Директива 84/641, застрахователната дейност по пряко застраховане на гражданска отговорност за моторни превозни средства се отнася до „[в]сяка отговорност, произтичаща от използването на моторни превозни средства по суша (включително отговорност на превозвача)“.
- 58 В случая следва да се отбележи, от една страна, че както се установява от публикуваните от Комисията данни, Република Словения не е изключила по силата на член 4, буква б) от Първа директива нито един тип превозни средства от приложното поле на член 3, параграф 1 от Първа директива. От друга страна, според обясненията, дадени от запитващата юрисдикция, произшествието, дало повод за спора в главното производство, е предизвикано от превозно средство, движещо се на заден ход, за да застане на определено място, и поради това изглежда е било предизвикано от използването на превозно средство, което отговаря на обичайната му функция, което запитващата юрисдикция обаче трябва да провери.
- 59 При тези обстоятелства с оглед на всички изложени по-горе съображения на поставения преюдициален въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1 от Първа директива трябва да се тълкува в смисъл, че съдържащото се в него понятие „използване на превозни средства“ включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство. Така в това понятие би могла да се включи маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към него ремарке, като разглежданата по делото в главното производство, което запитващата юрисдикция трябва да провери.

### **По съдебните разноски**

- 60 С оглед на обстоятелството, че за страните в 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 (трети 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 трябва да се тълкува в смисъл, че съдържащото се в него понятие „използване на превозни средства“ включва всяко използване на превозно средство, което отговаря на обичайната функция на това превозно средство. Така в това понятие би могла да се включи маневрата на трактор в стопански двор, за да вкара в хамбар прикачено към него ремарке, като разглежданата по делото в главното производство, което запитващата юрисдикция трябва да провери.**

Подписи