

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 1ης Δεκεμβρίου 2011 \*

Στην υπόθεση C-442/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Ηνωμένο Βασίλειο) με απόφαση της 26ης Αυγούστου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 13 Σεπτεμβρίου 2010, στο πλαίσιο των δικών

**Churchill Insurance Company Limited**

κατά

**Benjamin Wilkinson,**

και

**Tracy Evans**

κατά

**Equity Claims Limited,**

\* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-C. Bonichot, πρόεδρο τμήματος, A. Prechal, L. Bay Larsen, C. Toader και E. Jarašiūnas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi  
γραμματέας: R. Žežever, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Ιουλίου 2011,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Churchill Insurance Company Limited, εκπροσωπούμενη από τους F. Randolph, barrister, και S. Worthington, QC,
- ο B. Wilkinson, εκπροσωπούμενος από τους C. Quigley και S. Grime, QC,
- η T. Evans, εκπροσωπούμενη από τους G. Wood και C. Quigley, QC,
- η Equity Claims Limited, εκπροσωπούμενη από τον W. R. O. Hunter, QC, εξουσιοδοτημένο από την J. Herzog, solicitor,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την L. Seeboruth,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K.-P. Wojcik και N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2011,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 12, παράγραφος 1, και 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (EE L 263, σ. 11).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο της εκδικάσεως των διαφορών, αφενός, της Churchill Insurance Company Limited (στο εξής: Churchill) και του B. Wilkinson και, αφετέρου, της T. Evans και της Equity Claims Limited (στο εξής: Equity), με αντικείμενο την αποζημίωση για τροχαίο ατύχημα.

## Το νομικό πλαίσιο

### *Το δίκαιο της Ένωσης*

- 3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία), προβλέπει τα ακόλουθα:

«Κάθε Κράτος μέλος λαμβάνει [...] όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του, να καλύπτεται από ασφάλιση. Η έκταση της καλυπτομένης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.»

- 4 Η έκτη, η έβδομη και η όγδοη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία), έχουν ως εξής:

«[...] είναι ανάγκη να προβλεφθεί ένας οργανισμός που θα εξασφαλίζει ότι το θύμα δεν θα παραμένει χωρίς αποζημίωση στην περίπτωση που το όχημα που προξένησε το ατύχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή είναι αγνώστων στοιχείων. [...] είναι σημαντικό, χωρίς να τροποποιηθούν οι διατάξεις που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, όσον αφορά τον επικουρικό ή μη χαρακτήρα της παρέμβασης του οργανισμού αυτού, καθώς και οι εφαρμοστέοι κανόνες σε θέματα υποκατάστασης, να προβλεφθεί ότι το θύμα ενός τέτοιου ατυχήματος μπορεί να στραφεί απευθείας στον οργανισμό αυτό,

ως πρώτο σημείο επαφής. [...] είναι σκόπιμο, πάντως, να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να εφαρμόσουν ορισμένες εξαιρέσεις περιορισμένης έκτασης όσον αφορά την παρέμβαση του οργανισμού αυτού και να προβλέψουν, σε περίπτωση υλικών ζημιών που προκάλεσε όχημα αγνώστων στοιχείων, δεδομένων των κινδύνων απάτης, ότι η αποζημίωση παρομοίων ζημιών μπορεί να περιοριστεί ή να αποκλειστεί.

[...] είναι προς το συμφέρον των θυμάτων τα αποτελέσματα ορισμένων ρητρών απαλλαγής να περιορίζονται στις σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του υπευθύνου για το ατύχημα. [...] οπωσδήποτε, σε περιπτώσεις οχημάτων που έχουν κλαπεί ή αποκτηθεί με χρήση βίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ότι ο προαναφερθείς οργανισμός παρεμβαίνει για να αποζημιώσει το θύμα.

[...] για την ελάφρυνση της οικονομικής επιβάρυνσης του οργανισμού αυτού, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν την εφαρμογή ορισμένων απαλλαγών σε περίπτωση παρέμβασής του για την αποζημίωση των υλικών ζημιών που προκλήθηκαν από οχήματα που δεν είναι ασφαλισμένα, ή, ενδεχομένως, που έχουν κλαπεί ή αποκτήθηκαν με χρήση βίας».

- 5 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, του οποίου αποστολή είναι να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή όχημα σε σχέση με το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης (στο εξής: εθνικός οργανισμός). Το τρίτο εδάφιο της διατάξεως αυτής ορίζει τα κάτωθι:

«[...] [Τ]α κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν από την παρέμβαση του οργανισμού αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, στην περίπτωση που ο οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.»

- 6 Βάσει του τέταρτου εδαφίου της ως άνω διατάξεως, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν ή να αποκλείσουν την παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε περίπτωση που οι υλικές ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων, ενώ, κατά το πέμπτο εδάφιο της ίδιας πάντοτε διατάξεως, μπορούν επίσης να επιτρέψουν, για τις υλικές ζημιές που προκαλούνται από ανασφάλιστο όχημα, μια αντιτάξιμη στο θύμα απαλλαγή, όχι ανώτερη από 500 ευρώ.
- 7 Εν συνεχεία, οι κανόνες που ισχύουν για τους εθνικούς αυτούς οργανισμούς αποσαφηνίστηκαν και συμπληρώθηκαν, ιδίως με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (ΕΕ L 149, σ. 14). Έτσι, το άρθρο 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας κατέστη κατ' ουσίαν άρθρο 1, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14.
- 8 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

— στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση,

ή

— τα οποία δεν διαθέτουν άδεια οδήγησης του σχετικού οχήματος,

ή

— τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος,

να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας], ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.

Πάντως η διάταξη ή η ρήτρα που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση μπορούν να αντιταχθούν σε πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί.

[...]»

- 9 Η τέταρτη και η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία), έχουν ως εξής:

«[...] θα πρέπει να διασφαλιστεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το που λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας.

[...] ειδικότερα, υπάρχουν κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη. [...] πρέπει να πληρωθούν τα κενά αυτά ώστε να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

- 10 Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας προβλέπει ότι:

«Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της [δεύτερης οδηγίας], η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.»

- 11 Η οδηγία 2009/103 κωδικοποίησε τις προγενέστερες οδηγίες οι οποίες αφορούσαν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα), με συνέπεια την κατάργησή τους από 27ης Οκτωβρίου 2009. Σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος II της ως άνω οδηγίας, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας αντιστοιχεί στο άρθρο 3, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, τα άρθρα 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας αντιστοιχούν στα άρθρα 10, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, και 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/13 και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας αντιστοιχεί στο άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103.



*Το εθνικό δίκαιο*

- 12 Το άρθρο 151 του κώδικα οδικής κυκλοφορίας του 1988 (Road Traffic Act 1988, στο εξής: ΚΟΚ 1988), το οποίο αφορά την υποχρέωση του ασφαλιστή προς εκτέλεση δικαστικής απόφασης σχετικής με αστική ευθύνη καλυπτόμενη από υποχρεωτική σύμβαση ασφαλίσεως, ορίζει τα εξής:

«1. Το παρόν άρθρο ισχύει όταν, [...] μετά τη χορήγηση κάρτας ασφαλίσεως [...] σε πρόσωπο με το οποίο συνήφθη ασφαλιστήριο συμβόλαιο, [...] εκδίδεται δικαστική απόφαση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.

[...]

5. Ανεξαρτήτως τυχόν δικαιώματός του να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ασφαλίσεως ή να την καταγγείλει, καθώς και του ενδεχομένου να έχει ήδη υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ασφαλίσεως ή να την έχει καταγγείλει, [...] ο ασφαλιστής οφείλει, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, να καταβάλει στα πρόσωπα που αντλούν δικαίωμα από τη δικαστική απόφαση:

- a) όσον αφορά την ευθύνη για θάνατο ή σωματική βλάβη, οποιοδήποτε ποσόν ορίζει η απόφαση αυτή ως αποζημίωση, βάσει της [ως άνω] ευθύνης [...],

[...]

[...]

8. Οσάκις γεννάται, δυνάμει του παρόντος άρθρου, υποχρέωση ασφαλιστή να καταβάλει αποζημίωση λόγω ευθύνης προσώπου που δεν είναι ασφαλισμένο βάσει συμβάσεως ασφαλίσεως [...], ο ασφαλιστής έχει αξίωση επιστροφής του σχετικού ποσού έναντι είτε του προσώπου αυτού είτε οποιουδήποτε άλλου προσώπου:
- a) το οποίο ασφαρίζεται από τη σύμβαση [...], δυνάμει της οποίας η ευθύνη θα καλυπτόταν σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο ασφαλίζε όλα τα πρόσωπα [...], και
  - b) προκάλεσε ή επέτρεψε τη χρήση του οχήματος από την οποία γεννήθηκε η υποχρέωση αποζημίωσης.

[...]»

### **Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- <sup>13</sup> Ο B. Wilkinson δηλώθηκε ως οδηγός σε ασφαλιστήριο που συνήφθη με την Churchill για τη χρήση ενός οχήματος. Στις 23 Νοεμβρίου 2005, επέτρεψε σε φίλο του να οδηγήσει το ως άνω αυτοκίνητο, ενώ ο ίδιος επέβαινε σε αυτό. Δεν αμφισβητείται ότι ο B. Wilkinson γνώριζε ότι το εν λόγω πρόσωπο δεν ήταν ασφαλισμένο βάσει της οικείας συμβάσεως. Ο οδηγός έχασε τον έλεγχο του αυτοκινήτου, το οποίο συγκρούστηκε με όχημα ερχόμενο από το αντίθετο ρεύμα. Ο B. Wilkinson υπέστη βαριές σωματικές βλάβες. Η Churchill αναγνώρισε μεν ότι όφειλε να αποζημιώσει τον B. Wilkinson, πλην όμως του ζήτησε, δυνάμει του άρθρου 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988, να της καταβάλει, ως ασφαλισμένος, ποσό ίδιο με την οφειλόμενη αποζημίωση, αξίωση την οποία ο B. Wilkinson αμφισβητεί. Δεδομένου ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο εξέδωσε απόφαση ευνοϊκή για τον B. Wilkinson, η Churchill άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

- 14 Η Τ. Evans είχε στην κυριότητά της μια μοτοσυκλέτα για την οποία είχε συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως με την Equity, ως αποκλειστική οδηγός της. Στις 4 Αυγούστου 2004, επέτρεψε σε φίλο της να οδηγήσει την εν λόγω μοτοσυκλέτα, με την ίδια ως αναβάτη. Η μοτοσυκλέτα, από αμέλεια του οδηγού, προσέκρουσε στο όπισθεν μέρος φορτηγού οχήματος. Η Τ. Evans υπέστη βαριές σωματικές βλάβες. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι, όταν επέτρεψε στον φίλο της να οδηγήσει τη μοτοσυκλέτα της, η Τ. Evans δεν έλαβε υπόψη το ζήτημα αν ήταν ασφαλισμένος προς τούτο. Αποφάνθηκε επίσης ότι η Equity είχε, βάσει του άρθρου 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988, το δικαίωμα να λάβει αποζημίωση για τα ποσά που υποχρεώθηκε να καταβάλει στην Τ. Evans, δεδομένου ότι αυτή επέτρεψε σε ανασφάλιστο τρίτο να οδηγήσει τη μοτοσυκλέτα. Η Τ. Evans άσκησε έφεση κατά της ως άνω αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.
- 15 Η Churchill και η Equity ισχυρίστηκαν ενώπιον του τελευταίου ότι το άρθρο 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988 δεν αποτελεί διάταξη η οποία «αποκλείει την ασφάλιση» κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 και ότι, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, ο οδηγός είχε την απαιτούμενη συγκατάθεση για να χρησιμοποιήσει ή να οδηγήσει το οικείο όχημα. Αντιθέτως, ο Β. Wilkinson και η Τ. Evans υποστήριξαν, αφενός, ότι, όταν η ως άνω διάταξη εφαρμόζεται σε ασφαλισμένο, θύμα τροχαίου ατυχήματος, με αποτέλεσμα αυτός να μη δύναται να λάβει αποζημίωση από τον ασφαλιστή του, το θύμα αποκλείεται από την ασφάλιση κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 και, αφετέρου, ότι ο ασφαλιστής, και όχι ο ασφαλισμένος, είναι το πρόσωπο το οποίο πρέπει, κατά την εν λόγω διάταξη του δικαίου της Ένωσης, να επιτρέψει τη χρήση ή την οδήγηση.
- 16 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά το αγγλικό δίκαιο, η εφαρμογή του άρθρου 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988 έχει ως αποτέλεσμα να αποκλείεται αυτομάτως από την ασφαλιστική κάλυψη το πρόσωπο που, ενώ είναι ασφαλισμένο ως οδηγός συγκεκριμένου οχήματος, επιβαίνει σε αυτό, έχοντας επιτρέψει σε ανασφάλιστο τρίτο να το οδηγήσει. Ζητεί να διευκρινιστεί αν ο αποκλεισμός αυτός αντιβαίνει

στο δίκαιο της Ένωσης και αν η επίμαχη εθνική διάταξη θα μπορούσε να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να είναι σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης.

- 17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, κατά τη νομολογία, το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικώς. Τονίζει πάντως ότι, υπό περιστάσεις όπως αυτές των ενώπιόν του διαφορών, μια τέτοια ερμηνεία συνεπάγεται διαφορετική μεταχείριση σε σχέση με την κατάσταση που ρυθμίζει το άρθρο 10, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας. Υπογραμμίζει επίσης ότι η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο επιβάτης οχήματος, που είναι ασφαλισμένος ως οδηγός του και επιτρέπεται σε ανασφάλιστο τρίτο να το οδηγήσει, μπορεί να διαφέρει ανάλογα με το αν ο επιβάτης αυτός γνωρίζει ότι ο οδηγός είναι ανασφάλιστος, ή όχι, και ανάλογα με το αν έλαβε υπόψη του το ζήτημα αυτό, ή όχι.
- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν τα άρθρα 12, παράγραφος 1, και 13, παράγραφος 1, της οδηγίας [2009/103/ΕΚ] την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση της οποίας το αποτέλεσμα, από πλευράς των σχετικών διατάξεων του εσωτερικού δικαίου, είναι να αποκλείεται από την ασφαλιστική κάλυψη το θύμα τροχαίου ατυχήματος, σε περιστάσεις όπου:

— το ατύχημα προκλήθηκε από ανασφάλιστο οδηγό,

— με όχημα που του επέτρεψε να οδηγήσει το θύμα,

- το οποίο, αφενός, επέβαινε στο όχημα κατά τον χρόνο του ατυχήματος και,
  
- αφετέρου, ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του συγκεκριμένου οχήματος;

Ειδικότερα:

- Συνιστά η εθνική αυτή ρύθμιση διάταξη που “αποκλείει την ασφάλιση” κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας [2009/103/EK];
  
  - Μπορεί, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπό κρίση υποθέσεως, να θεωρηθεί ότι με την άδεια που [ο ασφαλισμένος] έδωσε στον ανασφάλιστο, ο τελευταίος κατέστη πρόσωπο στο οποίο “έχει επιτραπεί ρητά η σιωπηρά” η οδήγηση του οχήματος κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, της οδηγίας [2009/103/EK];
  
  - Ασκει επιρροή στην απάντηση που πρέπει να δοθεί στο πρώτο ερώτημα το γεγονός ότι, δυνάμει του άρθρου 10 της οδηγίας [2009/103/EK], οι εθνικοί οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την καταβολή αποζημιώσεως στις περιπτώσεις ατυχημάτων που προκαλούνται από αγνώστων στοιχείων ή ανασφάλιστα οχήματα, μπορούν να μην αποζημιώσουν πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε το ατύχημα, εφόσον οι εν λόγω οργανισμοί είναι σε θέση να αποδείξουν ότι τα πρόσωπα αυτά γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο;
- 2) Εξαρτάται η απάντηση που θα δοθεί στο πρώτο ερώτημα από το αν, στην προκειμένη περίπτωση, ο ασφαλισμένος επέτρεψε στον ανασφάλιστο να οδηγήσει [...] εν πλήρει επιγνώσει του γεγονότος ότι πρόκειται για πρόσωπο το οποίο δεν είναι ασφαλισμένο ή [...] έχοντας την πεποίθηση ότι ο οδηγός είναι ασφαλισμένος ή [...] χωρίς να έχει λάβει υπόψη το στοιχείο αυτό;»

## Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

### *Επί του πρώτου ερωτήματος*

- 19 Εισαγωγικώς επισημαίνεται ότι η οδηγία 2009/103 δεν είχε τεθεί σε ισχύ κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών των υποθέσεων των κύριων δικών. Επομένως, το υποβληθέν ερώτημα πρέπει να θεωρηθεί ότι αναφέρεται όχι στις διατάξεις της οδηγίας 2009/103, αλλά στις αντίστοιχες διατάξεις της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας, οι οποίες έχουν εφαρμογή *ratione temporis* σε αυτά τα πραγματικά περιστατικά και περιλήφθηκαν, εν συνεχεία, αυτούσιες στην οδηγία 2009/103.
- 20 Επομένως, με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί αν τα άρθρα 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση που έχει ως αποτέλεσμα να αποκλείεται αυτομάτως από την ασφαλιστική κάλυψη το θύμα τροχαίου ατυχήματος, όταν το ατύχημα προκλήθηκε από ανασφάλιστο οδηγό και το θύμα, το οποίο επέβαινε στο όχημα κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος αυτού και είχε επιτρέψει στον ως άνω τρίτο να το οδηγήσει.
- 21 Συναφώς, η Churchill και η Equity υποστηρίζουν, κατ' αρχάς, ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2009/103 οι οποίες αντιστοιχούν στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας δεν τυγχάνουν εφαρμογής εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, το άρθρο 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988 δεν συνεπάγεται αποκλεισμό από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη. Κατά την άποψή τους, το αποτέλεσμα της ως άνω εθνικής διατάξεως είναι ότι παρέχεται απλώς στον ασφαλιστή η δυνατότητα, όταν οφείλει να καταβάλει αποζημίωση λόγω ευθύνης οδηγού που δεν καλύπτεται από την ασφάλιση, να στραφεί αναγωγικώς κατά του ασφαλισμένου προς επιστροφή της αποζημίωσης, εφόσον αυτός ο ασφαλισμένος προκάλεσε ή επέτρεψε τη χρήση του οχήματος από τον συγκεκριμένο οδηγό.

- 22 Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, οι αρμοδιότητες του Δικαστηρίου και του αιτούντος δικαστηρίου διακρίνονται σαφώς και αποκείται αποκλειστικώς στο αιτούν δικαστήριο να ερμηνεύει την εθνική νομοθεσία (βλ., αποφάσεις της 3ης Φεβρουαρίου 1977, 52/76, Benedetti, Συλλογή τόμος 1977, σ. 63, σκέψη 25, της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-397/96, Kordel κ.λπ., Συλλογή 1999, σ. I-5959, σκέψη 25, και της 17ης Ιουλίου 2008, C-500/06, Corporación Dermoeestética, Συλλογή 2008, σ. I-5785, σκέψη 21).
- 23 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο ερμηνεύει το άρθρο 151, παράγραφος 8, του ΚΟΚ 1988 υπό την έννοια ότι, σε περιστάσεις όπως αυτές που περιγράφονται στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, δεν προβλέπει απλώς ότι ο ασφαλιστής καταβάλλει αποζημίωση στο ασφαλισμένο θύμα και, στη συνέχεια, η ως άνω αποζημίωση επιστρέφεται από τον ασφαλισμένο στον ασφαλιστή, αλλά έχει ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό από την ασφαλιστική κάλυψη του θύματος τροχαίου ατυχήματος, το οποίο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος και επέτρεψε σε ανασφάλιστο τρίτο να το οδηγήσει.
- 24 Κατά συνέπεια, τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο εν προκειμένω δεν αφορούν το ζήτημα αν είναι συμβατός με το δίκαιο της Ένωσης κανόνας που ρυθμίζει την αστική ευθύνη, αλλά το ζήτημα αν είναι συμβατή με το εν λόγω δίκαιο διάταξη η οποία, σύμφωνα με την ερμηνεία του αιτούντος δικαστηρίου, αποκλείοντας αυτομάτως το ευεργέτημα της αποζημίωσης που ενδεχομένως οφείλεται στον ασφαλισμένο, περιορίζει το εύρος της ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης. Ως εκ τούτου, τα ερωτήματα αυτά σαφώς εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των σχετικών ρυθμίσεων του δικαίου της Ένωσης.
- 25 Η Churchill, η Equity και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ισχυρίζονται, επιπλέον, ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση. Συγκεκριμένα, κατά την άποψή τους, πρόσωπα τα οποία βρίσκονται στην κατάσταση του B. Wilkinson και της T. Evans δεν μπορούν να θεωρηθούν τρίτοι που είναι θύματα κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.

- 26 Ο B. Wilkinson, η T. Evans και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρούν, αντιθέτως, ότι εθνική διάταξη όπως η περιγραφόμενη στο πρώτο ερώτημα αντιβαίνει στις ρυθμίσεις του δικαίου της Ένωσης που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Η Επιτροπή φρονεί ιδίως ότι δεν πρέπει να αποκλείεται ο χαρακτηρισμός του επιβάτη ως θύματος τροχαίου ατυχήματος για τον λόγο και μόνον ότι πρόκειται και για το πρόσωπο που είναι ασφαλισμένο. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η περίπτωση του θύματος που είναι επίσης ο ασφαλισμένος πρέπει να εξομοιωθεί με την περίπτωση στην οποία το θύμα είναι τρίτο πρόσωπο κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.
- 27 Επί τούτου, πρέπει να υπομνησθεί ότι σκοπός των ρυθμίσεων του δικαίου της Ένωσης οι οποίες αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα είναι να διασφαλιστεί, αφενός, η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα ως άνω αυτοκίνητα θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Ένωσης όπου συμβαίνει το ατύχημα (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 13, και της 30ης Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ., Συλλογή 2005, σ. I-5745, σκέψη 17). Έχουν δε επίσης ως σκοπό, όπως προκύπτει από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας, να προστατεύσουν μια ιδιαίτερος ευάλωτη κατηγορία δυνητικών θυμάτων, ήτοι τους επιβάτες των αυτοκινήτων οχημάτων, καλύπτοντας τα κενά που υφίστανται στις νομοθεσίες ορισμένων κρατών μελών όσον αφορά την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αυτών των επιβατών (απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell, Συλλογή 2007, σ. I-3067, σκέψη 24).
- 28 Προς επίτευξη του ως άνω σκοπού, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εξασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους θα καλύπτεται από ασφάλιση και προσδιορίζει, ιδίως, τα είδη ζημιών και τους τρίτους, θύματα ατυχήματος, που η ασφάλιση αυτή πρέπει να καλύπτει (βλ., υπ' αυτή την έννοια, αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira Rec., Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψεις 25 έως 27, καθώς και της 17ης Μαρτίου 2011, C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, Συλλογή 2011, σ. I-1821, σκέψεις 25 έως 27).



- 29 Επ' αυτού, το Δικαστήριο έχει ήδη τονίσει ότι σκοπός των άρθρων 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας είναι να διασφαλιστεί ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα θα παρέχει σε όλους τους επιβάτες που είναι θύματα ατυχήματος το οποίο προκαλείται από αυτοκίνητο τη δυνατότητα να αποζημιωθούν για τις ζημίες που υφίστανται (προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 27). Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, προβλέποντας ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών εκτός του οδηγού, διακρίνει μόνο μεταξύ του οδηγού και των άλλων επιβατών και παρέχει, πέραν πάσης αμφιβολίας, ασφαλιστική κάλυψη σε όλους τους επιβάτες (προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ., σκέψη 32, και Farrell, σκέψη 23).
- 30 Κατόπιν τούτου, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ο υπομνησθείς στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως σκοπός της προστασίας των θυμάτων, τον οποίο επιδιώκουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία, επιβάλλει να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του κυρίου του αυτοκινήτου, ο οποίος τη στιγμή του ατυχήματος βρισκόταν σε αυτό όχι ως οδηγός, αλλά ως επιβάτης, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος (προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 33). Επιπροσθέτως, έκρινε ότι ο ίδιος αυτός σκοπός θίγεται από εθνική ρύθμιση η οποία περιορίζει αδικαιολόγητα το εύρος της έννοιας του επιβάτη που καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, αποκλείοντας από την ως άνω έννοια πρόσωπα τα οποία κάθονται σε μέρος του οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά τους ούτε έχει εξοπλιστεί προς τούτο (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση Farrell, σκέψεις 28 έως 30).
- 31 Δεδομένου ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως και όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 28 των προτάσεών του, η μοναδική διάκριση που γίνεται δεκτή από τις ρυθμίσεις του δικαίου της Ένωσης που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα είναι εκείνη ανάμεσα στον οδηγό και τον επιβάτη, ο ίδιος σκοπός της προστασίας των θυμάτων επιβάλλει επίσης να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του προσώπου το οποίο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος, αλλά βρισκόταν σε αυτό ως επιβάτης κατά τον χρόνο του ατυχήματος, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος αυτού.

- 32 Επομένως, το γεγονός ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα ουδόλως σημαίνει ότι το πρόσωπο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί τρίτος, θύμα ατυχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας, εφόσον απλώς επέβαινε στο όχημα και δεν το οδηγούσε.
- 33 Όσον αφορά τα δικαιώματα αυτών των τρίτων προσώπων που είναι θύματα ατυχημάτων, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι αντιβαίνει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας η αναγνώριση, υπέρ του ασφαλιστή, της δυνατότητας να επικαλεστεί νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες προκειμένου να μην αποζημιώσει τα ως άνω πρόσωπα για ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ασφαλισμένο αυτοκίνητο (βλ. υπ' αυτή την έννοια προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 20, Candolin κ.λπ., σκέψη 18, και Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 29).
- 34 Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας απλώς και μόνον υπενθυμίζει την υποχρέωση αυτή ως προς τις αναφερόμενες στο εν λόγω άρθρο διατάξεις ή ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου οι οποίες αποκλείουν από την κάλυψη της ασφαλίσεως της σχετικής αστικής ευθύνης τις ζημίες που προκαλεί σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, η χρήση ή η οδήγηση ασφαλισμένου αυτοκινήτου από πρόσωπα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγηση του οικείου οχήματος, από πρόσωπα που δεν έχουν άδεια οδήγησεως ή από πρόσωπα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει ο νόμος, σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του αυτοκινήτου (προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 21, Candolin κ.λπ., σκέψη 19, και Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 30).
- 35 Ασφαλώς, κατά παρέκκλιση από την ως άνω υποχρέωση, το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι ορισμένα θύματα ατυχήματος ενδέχεται να μην αποζημιωθούν από τον ασφαλιστή, λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως που τα ίδια δημιούργησαν, εφόσον πρόκειται για πρόσωπα που επιβίβαστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα το οποίο προκάλεσε το ατύχημα και ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι αυτό είχε κλαπεί (προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 21, και Candolin κ.λπ., σκέψη 20). Εντούτοις, όπως ήδη διαπίστωσε το Δικαστήριο, παρέκκλιση από το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας χωρεί μόνο σε αυτήν την όλως ιδιαίτερη περίπτωση (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 23).

- 36 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι τα άρθρα 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση η οποία έχει ως αποτέλεσμα την αυτόματη εξάλειψη της υποχρέωσης του ασφαλιστή να αποζημιώσει επιβάτη, θύμα τροχαίου ατυχήματος, για τον λόγο ότι ο επιβάτης ήταν ασφαλισμένος ως οδηγός του οχήματος που του προκάλεσε τη ζημία, ενώ το πρόσωπο το οποίο οδηγούσε δεν ήταν ασφαλισμένο.
- 37 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης το Δικαστήριο αν, σε περιστάσεις όπως αυτές των υποθέσεων των κύριων δικών, με την άδεια που έδωσε ο ασφαλισμένος στον ανασφάλιστο να οδηγήσει, ο τελευταίος κατέστη πρόσωπο στο οποίο «έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά» η οδήγηση του οχήματος κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας. Όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, το αιτούν δικαστήριο θέτει το ερώτημα αυτό προκειμένου να διευκρινιστεί αν θα μπορούσαν να αντιταχθούν στο θύμα νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες που αποκλείουν την ασφαλιστική κάλυψη στην περίπτωση όπου ο οδηγός δεν είναι πρόσωπο στο οποίο ο ασφαλιστής έχει επιτρέψει ρητώς ή σιωπηρώς την οδήγηση του οικείου οχήματος.
- 38 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Ακόμη και αν υποθεθεί ότι η φράση «έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά» αφορά απλώς την άδεια που δίνει ο ασφαλισμένος, τούτο δεν συνεπάγεται, εν πάση περιπτώσει, ότι είναι έγκυρη και αντιτάξιμη σε τρίτο, θύμα ατυχήματος, μια συμβατική ρήτρα που αποκλείει την ασφαλιστική κάλυψη στην περίπτωση όπου ο οδηγός δεν είναι πρόσωπο στο οποίο ο ασφαλιστής έχει επιτρέψει την οδήγηση του οικείου οχήματος. Πράγματι, η μοναδική περίπτωση όπου τρίτος, θύμα ατυχήματος, μπορεί να αποκλειστεί από την ασφαλιστική κάλυψη είναι αυτή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας. Δεν αμφισβητείται ότι, εν προκειμένω, δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση.
- 39 Μολαταύτα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης αν ενδέχεται να ασκεί επιρροή ως προς την απάντηση που πρέπει να δοθεί στο πρώτο ερώτημα το γεγονός ότι, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, τα κράτη μέλη δύνανται να αποκλείσουν την παρέμβαση του εθνικού οργανισμού όσον αφορά

πρόσωπα τα οποία επιβιάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε το ατύχημα, εφόσον ο εν λόγω οργανισμός είναι σε θέση να αποδείξει ότι τα πρόσωπα αυτά γνώριζαν ότι ούτε ο οδηγός ούτε το όχημα καλύπτονταν από ασφάλιση.

- 40 Συναφώς, πρέπει, πρώτον, να υπογραμμιστεί ότι η περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός του αυτοκινήτου που προκάλεσε το ατύχημα ήταν ανασφάλιστος, ενώ άλλο πρόσωπο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του συγκεκριμένου οχήματος, και η περίπτωση στην οποία αναφέρεται το άρθρο 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, δεν είναι παρόμοιες, ούτε συγκρίσιμες. Συγκεκριμένα, το γεγονός ότι οδηγεί το όχημα ένα πρόσωπο που δεν έχει δηλωθεί ως οδηγός στο σχετικό ασφαλιστήριο ουδόλως δικαιολογεί το συμπέρασμα ότι το όχημα αυτό δεν είναι ασφαλισμένο κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, που τον επιδιώκουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία.
- 41 Δεύτερον, όπως τόνισε η Επιτροπή, η παρέμβαση του εθνικού οργανισμού έχει προβλεφθεί ως ύστατο μέτρο μόνο για την περίπτωση όπου οι ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων ή από όχημα σε σχέση με το οποίο δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.
- 42 Τούτο εξηγεί, παρά τον γενικό σκοπό της προστασίας των θυμάτων τον οποίο επιδιώκουν οι ρυθμίσεις του δικαίου της Ένωσης που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, την επιλογή του νομοθέτη της Ένωσης να επιτρέψει στα κράτη μέλη να αποκλείσουν την παρέμβαση του οικείου οργανισμού σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, ιδίως ως προς πρόσωπα τα οποία επιβιάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο εν λόγω οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι ούτε ο οδηγός ούτε το όχημα καλύπτονταν από ασφάλιση.

- 43 Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν την παρέμβαση του εθνικού οργανισμού όσον αφορά πρόσωπα τα οποία επιβιάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε το ατύχημα, εφόσον ο εν λόγω οργανισμός είναι σε θέση να αποδείξει ότι τα πρόσωπα αυτά γνώριζαν ότι ούτε ο οδηγός ούτε το όχημα καλύπτονταν από ασφάλιση, ουδεμία επιρροή ασκεί, εν προκειμένω, ως προς την ερμηνεία των άρθρων 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.
- 44 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας έχουν την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση που έχει ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό της υποχρέωσης του ασφαλιστή να αποζημιώσει το θύμα τροχαίου ατυχήματος, όταν το ατύχημα προκλήθηκε από οδηγό ο οποίος δεν ήταν ασφαλισμένος βάσει της σχετικής συμβάσεως και το θύμα, που επέβαινε στο όχημα κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του συγκεκριμένου οχήματος και είχε επιτρέψει στο πρόσωπο αυτό να το οδηγήσει.

*Επί του δευτέρου ερωτήματος*

- 45 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα θα μπορούσε να είναι διαφορετική ανάλογα με το αν το ασφαλισμένο θύμα γνώριζε ότι το πρόσωπο στο οποίο επέτρεψε να οδηγήσει το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός, ή αν πίστευε ότι ήταν ή, ακόμη, αν έλαβε ή όχι υπόψη του το ζήτημα αυτό.

- 46 Επί τούτου, υπενθυμίζεται ότι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 50 των προτάσεών του, η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, πρέπει να καλύπτει όλα τα θύματα εκτός του οδηγού που προκάλεσε το ατύχημα, πλην της περιπτώσεως που τυγχάνει εφαρμογής μία από τις εξαιρέσεις τις οποίες ρητώς προβλέπουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία.
- 47 Επομένως, το ζήτημα αν το ασφαλισμένο θύμα γνώριζε ότι το πρόσωπο στο οποίο επέτρεψε να οδηγήσει το όχημα ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός, ή αν πίστευε ότι ήταν ή, ακόμη, αν έλαβε ή όχι υπόψη του το στοιχείο αυτό, στερείται σημασίας ως προς την απάντηση που πρέπει να δοθεί στο πρώτο ερώτημα.
- 48 Τούτο δεν αποκλείει, πάντως, την ευχέρεια των κρατών μελών να λαμβάνουν υπόψη το ως άνω στοιχείο στο πλαίσιο των εθνικών τους κανόνων σχετικά με την αστική ευθύνη, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον οικείο τομέα τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και, ειδικότερα, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, και ότι οι εν λόγω κανόνες δεν καταλήγουν να στερούν από τις οδηγίες αυτές την πρακτική τους αποτελεσματικότητα (προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 19, Candolin κ.λπ., σκέψεις 27 και 28, Farrell, σκέψη 34, και Carvalho Ferreira Santos, σκέψεις 35 και 36, καθώς και απόφαση της 9ης Ιουνίου 2011, C-409/09, Ambrósio Lavrador και Olival Ferreira Bonifácio, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 28).
- 49 Συγκεκριμένα, δεν είναι δυνατό μια εθνική ρύθμιση, η οποία στηρίζεται σε γενικά και αφηρημένα κριτήρια, να μην αναγνωρίζει ή να περιορίζει δυσανάλογα το δικαίωμα του επιβάτη να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, για τον λόγο και μόνον ότι συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας. Μόνον υπό εξαιρετικές περιστάσεις μπορεί να περιοριστεί, κατόπιν εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως, η έκταση της αποζημίωσης (προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ., σκέψεις 29, 30 και 35, Farrell, σκέψη 35, Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 38, και Ambrósio Lavrador και Olival Ferreira Bonifácio, σκέψη 29).

- 50 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η απάντηση στο πρώτο ερώτημα δεν διαφέρει ανάλογα με το αν το ασφαλισμένο θύμα γνώριζε ότι το πρόσωπο στο οποίο επέτρεψε να οδηγήσει το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός, ή αν πίστευε ότι ήταν ή, ακόμη, αν έλαβε ή όχι υπόψη του το ζήτημα αυτό.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 51 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπíπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, έχουν την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση που έχει ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό της υποχρέωσης του ασφαλιστή να αποζημιώσει το θύμα τροχαίου ατυχήματος, όταν το ατύχημα προκλήθηκε από οδηγό

**ο οποίος δεν ήταν ασφαλισμένος δυνάμει της σχετικής συμβάσεως και το θύμα, που επέβαινε στο όχημα κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του συγκεκριμένου οχήματος και είχε επιτρέψει στο πρόσωπο αυτό να το οδηγήσει.**

- 2) Η απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα δεν διαφέρει ανάλογα με το αν το ασφαλισμένο θύμα γνώριζε ότι το πρόσωπο στο οποίο επέτρεψε να οδηγήσει το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός, ή αν πίστευε ότι ήταν ή, ακόμη, αν έλαβε ή όχι υπόψη του το ζήτημα αυτό.(υπογραφές)**

(υπογραφές)