



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PAOLO MENGOLZI
της 26ης Φεβρουαρίου 2014¹

Υπόθεση C-162/13

Damijan Vnuk
κατά
Zavarovalnica Triglav d.d.

[αίτηση του Vrhovno sodišče (Σλοβενία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα οχήματα — Έννοια “κυκλοφορία των οχημάτων” — Ατύχημα που προκλήθηκε από τρακτέρ που έσυρε ρυμουλκούμενο όχημα κατά τη διάρκεια των εργασιών στοιβάγματος δεματιών άχυρου σε αχυρώνα»

1. Με την υπό κρίση υπόθεση το Δικαστήριο καλείται να διασαφηνίσει το πεδίο εφαρμογής 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 αυτής².

2. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι «[κ]άθε κράτος μέλος λαμβάνει υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 4 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». Επομένως, για να διασαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 72/166, πρέπει να εξετάσουμε τις έννοιες «όχημα» και «κυκλοφορία».

I – Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

3. Το ατύχημα από το οποίο ανέκυψε η διαφορά της κύριας δίκης συνέβη στις 13 Αυγούστου 2007 και περιγράφεται από το αιτούν δικαστήριο ως προκληθέν από τρακτέρ που έφερε ρυμουλκούμενο — όχημα για το οποίο είχε συναφθεί σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων— κατά τη διάρκεια των εργασιών μεταφοράς δεματιών άχυρου σε αχυρώνα. Κινούμενο όπισθεν για να ωθήσει το ρυμουλκούμενο στον αχυρώνα, ο οδηγός του τρακτέρ παρέσυρε με το ρυμουλκούμενο και ανέτρεψε σκάλα στην οποία είχε ανέβει ο ενάγων στην κύρια δίκη, D. Vnuk. Ο τελευταίος [D. Vnuk] έπεσε και τραυματίστηκε. Άσκησε ενώπιον των δικαστηρίων της Σλοβενίας αγωγή για χρηματική ικανοποίηση μη περιουσιακής ζημίας κατά της ασφαλιστικής εταιρίας στην οποία ο ιδιοκτήτης του τρακτέρ είχε ασφαλίσει το όχημά του.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — ΕΕ L 103, σ. 1.

4. Τόσο το πρωτοβάθμιο όσο και το δευτεροβάθμιο δικαστήριο απέρριψαν την αγωγή. Εκτίμησαν, κατ' ουσίαν, ότι οι κύριοι σκοποί της υποχρεωτικής ασφαλίσεως συνίστανται στον επιμερισμό του κινδύνου και στην προστασία των αναγκών όσων ζημιώνονται και των επιβατών των οχημάτων, στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας. Οι περιστάσεις υπό τις οποίες προκλήθηκε το ατύχημα που υπέστη ο D. Vnuk δεν συνιστούν, ως έκριναν τα εν λόγω δικαστήρια, τυπική περίπτωση κυκλοφορίας και η ζημία του D. Vnuk δεν συνδέεται με την κυκλοφορία σε οδικό δίκτυο. Επιπλέον, το τρακτέρ δεν χρησιμοποιούταν, στην περίπτωση της κύριας δίκης, ως όχημα αλλά, αντιθέτως, ως μηχανήμα. Η κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, όμως, δεν εκτείνεται σε μία τέτοια χρήση καθώς καλύπτει μόνον τα ατυχήματα που αφορούν την κυκλοφορία, ήτοι, αυτά που επέρχονται κατά τη χρήση οχήματος στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας.

5. Στον D. Vnuk επιτράπηκε να ασκήσει αναίρεση κατά της αποφάσεως του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Κατά το άρθρο 15 του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, στο εξής: ZOZP) «ο κύριος του οχήματος είναι υποχρεωμένος να συνάπτει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τις εξής ζημίες ή βλάβες που προκαλούνται σε τρίτους κατά τη χρήση του οχήματος: τον θάνατο, τις σωματικές βλάβες, την αναπηρία, την απώλεια ή επιδείνωση ενσώματων αγαθών (στο εξής: ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων) εκτός από την ευθύνη για τις ζημίες στα αγαθά που έχει αναλάβει να μεταφέρει». Ο D. Vnuk υποστηρίζει επομένως ότι η ερμηνεία της διατάξεως αυτής που δόθηκε από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο είναι πολύ στενή. Η έννοια της κυκλοφορίας δεν αφορά μόνο τις περιπτώσεις οδηγήσεως επί δημόσιου οδικού δικτύου. Εξάλλου, το τρακτέρ δεν χρησιμοποιούταν ως μηχανήμα κατά το χρονικό σημείο της επελεύσεως του ατυχήματος, καθώς ένα τρακτέρ που φέρει ρυμουλκούμενο πρέπει να χαρακτηρίζεται ως όχημα. Συνεπώς το ατύχημα θα έπρεπε να καλύπτεται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 15 του ZOZP υποχρεωτική ασφάλιση.

6. Η αναιρεσίβλητη της κύριας δίκης υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι το ατύχημα προκλήθηκε κατά την εργασία έμπροσθεν του αχυρώνα και ότι δεν θα είχε συμβεί ούτε εάν το τρακτέρ είχε χρησιμοποιηθεί ως όχημα με σκοπό την οδική κυκλοφορία ούτε στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας αυτής καθεαυτήν. Επισημαίνει, επίσης, ότι τα ασφάλιστρα διαμορφώνονται με την εφαρμογή ειδικής κλίμακας που λαμβάνει υπόψη τους κινδύνους που αντιστοιχούν σε κάθε κατηγορία οχημάτων. Στην κλίμακα αυτή, τα τρακτέρ είναι παγκοίμως γνωστό ότι παρουσιάζουν μικρότερο κίνδυνο, δεδομένου ότι χρησιμοποιούνται πολύ λιγότερο ως οχήματα που προορίζονται για οδική κυκλοφορία, και κατά συνέπεια τα ασφάλιστρα [τους] είναι φθηνότερα. Τούτο δεν θα ίσχυε εάν περιπτώσεις όπως αυτή της κύριας δίκης έπρεπε επίσης να καλύπτονται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 15 του ZOZP υποχρεωτική ασφάλιση.

7. Το αιτούν δικαστήριο σημειώνει, από την πλευρά του, ότι η έννοια της κυκλοφορίας των οχημάτων δεν ορίζεται από το εθνικό δίκαιο και ότι το κενό αυτό έχει καλυφθεί κατά περίπτωση από τη νομολογία. Στο πλαίσιο αυτό, τα εθνικά δικαστήρια εκτιμούν, κατά κανόνα, ότι δεν είναι αποφασιστικής σημασίας κατά πόσον η ζημία επήλθε σε δημόσια οδό ή/και εάν προκλήθηκε όταν το όχημα ήταν ακίνητο ή με απενεργοποιημένο τον κινητήρα του. Αντιθέτως, δεν θεωρείται ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 15 του ZOZP υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία ένα όχημα χρησιμοποιείται ως μηχανήμα, για παράδειγμα όταν τρακτέρ χρησιμοποιείται ως μηχανήμα για εργασία στους αγρούς.

8. Δεδομένου ότι η υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πηγάζει από το δίκαιο της Ένωσης, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει επίσης ότι ούτε η οδηγία 72/166, και ιδίως το άρθρο της 3, παράγραφος 1, ούτε οι οδηγίες που ακολούθησαν³ ορίζουν την έννοια της κυκλοφορίας. Ο όρος αυτός όμως μπορεί να εκληφθεί είτε υπό την έννοια της χρήσεως του οχήματος σε οδική κυκλοφορία —οπότε το ατύχημα του D. Vnuκ καθόσον δεν προκλήθηκε από όχημα και δεν συνέβη εν κινήσει δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνέβη στο πλαίσιο κυκλοφορίας—, είτε υπό την έννοια της χρήσεως ή/και της λειτουργίας του οχήματος, ανεξαρτήτως εάν το ατύχημα επήλθε στο πλαίσιο κυκλοφορίας οχημάτων.

9. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Vihonno sodišče (Σλοβενία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιον του διαδικασία και, με απόφαση που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου την 29η Μαρτίου 2013, να υποβάλει στο Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει ο όρος “κυκλοφορία οχημάτων”, όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας [72/166] την έννοια ότι δεν καλύπτει τα περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως, όπου το ασφαλισμένο στην εναγόμενη πρόσωπο προσέκρουσε, με τρακτέρ που έφερε ρυμουλκούμενο όχημα, στη σκάλα στην οποία βρισκόταν ο ενάγων κατά τη διάρκεια των εργασιών μεταφοράς δεματιών άχυρου σε αχυρώνα, λόγω του ότι τα περιστατικά αυτά δεν συνέβησαν στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας;»

II – Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

10. Η Γερμανική και η Ιρλανδική Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις στο Δικαστήριο.

III – Νομική ανάλυση

11. Πριν υπεισέλθω στην ουσία του ζητήματος, επιθυμώ να επισημάνω ότι, πέραν του *a priori* δευτερεύουσας σημασίας χαρακτήρα των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, η υπόθεση αυτή είναι πολύ πιο περίπλοκη απ' όσο φαίνεται. Αναδεικνύει ένα κενό του δικαίου της Ένωσης η πλήρωση του οποίου σήμερα εναπόκειται στο Δικαστήριο σε έναν ιδιαίτερα πολυδιάστατο τομέα καθώς οι υποθετικές περιπτώσεις ατυχημάτων από όχημα ή μέσω οχήματος είναι απεριόριστες. Ως εκ τούτου, θα ήταν σκόπιμο για το Δικαστήριο να εκφέρει κρίση ικανή να συμβάλει στην επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης εξετάζοντας τα ειδικά χαρακτηριστικά της υπό κρίση περιπτώσεως, χωρίς να επιχειρήσει να παράσχει οριστική ερμηνεία της έννοιας «κυκλοφορία».

12. Η ιδιαίτερη φρόνηση η οποία, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να επιδειχθεί υπαγορεύεται αποκλειστικώς από την αδυναμία μας να περιλάβουμε σε έναν ορισμό καθετί που μπορεί να αποτελέσει ατύχημα που λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας ή που προκύπτει από τη χρήση αυτοκινήτου οχήματος, καθώς πρόκειται για έναν τομέα ιδιαίτερος ποικιλόμορφο. Πρέπει

3 — Είτε η δεύτερη οδηγία 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 L 8, σ. 17), η τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 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), η οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία για την ασφάλιση αυτοκινήτων) (ΕΕ L 181, σ. 65), καθώς και η οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για την 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 της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (ΕΕ L 149, σ. 14) (στο εξής, από κοινού: οδηγίες οι σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων). Πρέπει επίσης να γίνει μνεία της οδηγίας 2009/103/ΕΚ 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 (ΕΕ L 263, σ. 11), που ήρθε, με έναν εξαιρετικά ενδεδειγμένο τρόπο, να κωδικοποιήσει το θέμα, αλλά δεν είναι εφαρμοστέα, *ratione temporis*, στη διαφορά της κύριας δίκης.

να καταστεί σαφές ότι η φρόνηση αυτή δεν υπαγορεύεται από τους λόγους που προέβαλε η αναιρεσίβλητη κατά την κύρια δίκη η οποία —ως εικός για ασφαλιστική εταιρία— υπογραμμίζει τον χρηματοοικονομικό κίνδυνο στον οποίο θα εκτεθούν οι ασφαλιστές, και συνεπώς, τελικά, οι ασφαλισμένοι, στην περίπτωση που το Δικαστήριο αποφανθεί υπέρ της καλύψεως, από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, του ατύχηματος από το οποίο ανέκυψε η διαφορά της κύριας δίκης.

13. Το ερώτημα που τέθηκε από το αιτούν δικαστήριο αναδεικνύει, στην πραγματικότητα, δύο ζητήματα. Αφενός, υπό το πρίσμα των συζητήσεων που διεξήχθησαν ενώπιον των διαφόρων εθνικών δικαστηρίων που επελήφθησαν της διαφοράς της κύριας δίκης, κρίνεται σκόπιμο να επιβεβαιώσουμε εν τάχει, καταρχάς, ότι το τρακτέρ δύναται να θεωρηθεί όχημα, υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 72/166. Αφετέρου, θα πρέπει να προσδιορίσουμε αν οι ζημίες του D. Vnuk προκλήθηκαν είτε από την οδική κυκλοφορία του τρακτέρ ως οχήματος είτε από τη χρήση του και εάν το ατύχημα που υπέστη εμπίπτει, εκ του λόγου αυτού, στο πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που θέσπισε το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166.

A— Το τρακτέρ που προκάλεσε το ατύχημα πρέπει να χαρακτηριστεί ως «όχημα» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 72/166

14. Κατά το άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 72/166, η οδηγία εφαρμόζεται σε «οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος».

15. Κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 της οδηγίας 72/166, τα κράτη μέλη είχαν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του άρθρου 3 της οδηγίας αυτής για ορισμένες κατηγορίες προσώπων και οχημάτων ο κατάλογος των οποίων έπρεπε να κοινοποιηθεί τόσο στα άλλα κράτη μέλη όσο και στην Επιτροπή⁴. Μολονότι κάποια κράτη μέλη έκαναν χρήση της δυνατότητας αυτής, ενίοτε ακριβώς προκειμένου να εξαιρέσουν από την υποχρέωση ασφαλίσεως τα αγροτικά οχήματα ή τα τρακτέρ που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους επί του εδάφους των —όπως η Δημοκρατία της Μάλτας ή η Δημοκρατία της Φινλανδίας—, επιβάλλεται εντούτοις η διαπίστωση ότι το κράτος μέλος στο οποίο ανέκυψε η διαφορά της κύριας δίκης δεν προέβη στην επιλογή αυτή⁵.

16. Δεν χωρά συνεπώς αμφιβολία ότι το τρακτέρ που προκάλεσε το ατύχημα πρέπει να χαρακτηριστεί ως «όχημα» κατά την έννοια των σχετικών με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων οδηγιών. Προκύπτει επίσης από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο ότι το τρακτέρ έφερε ένα ρυμουλκούμενο και ότι αυτό ανέτρεψε τη σκάλα. Και σε αυτό το σημείο, το κείμενο της οδηγίας 72/166 είναι απολύτως σαφές δεδομένου ότι διευκρινίζει ρητώς ότι τα ρυμουλκούμενα, ακόμη και όταν δεν είναι συζευγμένα —πράγμα που προφανώς δεν συμβαίνει στο ατύχημα που μας ενδιαφέρει—, θεωρούνται οχήματα.

17. Εξάλλου, δεν υφίσταται στα σχετικά νομοθετήματα καμία διάταξη ικανή να θεμελιώσει την επιχειρούμενη από την αναιρεσίβλητη της κύριας δίκης ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου διάκριση μεταξύ των «μηχανημάτων» και των «οχημάτων». Συμμερίζομαι, συναφώς, τον προβληματισμό που εξέφρασε η Επιτροπή σχετικά με τις πρακτικές δυσκολίες και την ανασφάλεια που θα δημιουργούσε στα θύματα ατυχημάτων ένα τέτοιο κριτήριο. Είναι, πράγματι, συχνά δύσκολη, ως προς τις κατηγορίες αυτές των οχημάτων «μικτής» χρήσεως, η διάκριση μεταξύ της παύσεως της λειτουργίας

4 — Το άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας 2005/14 ήρθε να συμπληρώσει το κείμενο του άρθρου 4 της οδηγίας 72/166.

5 — Βλ. κατάλογο των προσώπων που απαλλάσσονται από την υποχρέωση ασφαλίσεως και τις αρχές και τους οργανισμούς που ευθύνονται για την αποζημίωση, στην ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_fr.htm.

τους ως οχημάτων και της χρησιμοποιήσεώς τους ως εργαλείων εργασίας. Εν πάση περιπτώσει, μια τέτοια διάκριση θα επηρέαζε ίσως τον καθορισμό της έννοιας του προκύπτοντος από την κυκλοφορία του οχήματος ατυχήματος, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, αλλά όχι τον χαρακτηρισμό, αυτόν καθεαυτόν, του οχήματος κατά το άρθρο 1, σημείο 1, της ίδιας αυτής οδηγίας.

B— Επί της έννοιας του ατυχήματος που προκύπτει από τη χρήση αυτοκινήτου οχήματος όπως αυτή χρησιμοποιείται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166

18. Προκειμένου να δοθεί λυσιτελής απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, προτείνω να ανατρέξουμε, καταρχάς, στους λόγους στους οποίους έγκειται η αμφιβολία του ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δώσει στην εθνική νομοθεσία που μετέφερε το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 στην εσωτερική έννομη τάξη και οι οποίοι εδράζονται στη διαφοροποιούμενη ορολογία των διάφορων γλωσσικών εκδοχών του εν λόγω άρθρου. Στη συνέχεια, προκειμένου να ομογενοποιηθεί η ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο αυτό, θα πρέπει να προβούμε σε μία γραμματική, τελολογική και συστημική ανάλυση της διατάξεως αυτής. Τέλος, θα συναγάγουμε τις συνέπειες των συμπερασμάτων της αναλύσεως αυτής σχετικά με τη συγκεκριμένη υπόθεση ενώπιον του Δικαστηρίου σήμερα.

1. Η προέλευση της αμφιβολίας: η ορολογική ασάφεια του νομοθέτη της Ένωσης και η πολυμορφία των εθνικών πρακτικών

19. Με δεδομένη τη βεβαιότητα ότι πρόκειται για όχημα, μένει να διερευνηθεί το ζήτημα εάν η ζημία που προκάλεσε [το όχημα] προέκυψε πράγματι στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας. Οι δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζει το αιτούν δικαστήριο ανακύπτουν από τις γλωσσικές αποκλίσεις που ενυπάρχουν στα κείμενα της Ένωσης που θεμελιώνουν την υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τα αυτοκίνητα οχήματα.

20. Σε έναν γαλλόφωνο αναγνώστη, εκ πρώτης όψεως, δεν δημιουργείται αμφιβολία ως προς το ότι οι οδηγίες οι σχετικές με την υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων αφορούν, ήδη από τον ίδιο τον τίτλο τους, την *κυκλοφορία* των οχημάτων.

21. Αρκεί, εντούτοις, να συμβουλευτεί κανείς την απόδοση στην αγγλική γλώσσα των εν λόγω οδηγιών για να διαπιστώσει ότι ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις σκοπούν να ρυθμίσουν την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τη *χρήση* ή τη *χρησιμοποίηση* των οχημάτων⁶. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί και η απόδοση στη σλοβενική γλώσσα.

22. Η ίδια αυτή απόκλιση μεταξύ των γλωσσικών αποδόσεων παρατηρείται και στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166.

23. Κατά την απόδοση στη γαλλική γλώσσα τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν «*toutes les mesures utiles [...] pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance*»⁷ [«όλα τα απαραίτητα μέτρα, [...] ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους να καλύπτεται από ασφάλιση»]. Το ίδιο ισχύει για τις αποδόσεις στην ισπανική, στην ελληνική, στην ιταλική, στην ολλανδική, στην πολωνική και στην πορτογαλική γλώσσα.

6 — Ήτοι, «the use» στην αγγλική γλώσσα.

7 — Η υπογράμμιση δική μου.

24. Κατά την απόδοση στην αγγλική γλώσσα του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα «to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance»⁸ [«προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη σχετικά με τη χρήση των οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους καλύπτεται από ασφάλιση»]. Η απόδοση στη βουλγαρική, στην τσεχική, στην εσθονική, στη λετονική, στη μαλτεζική, στη σλοβακική, στη σλοβενική και στη φινλανδική γλώσσα παραπέμπουν, επίσης, στην έννοια της χρήσεως των οχημάτων.

25. Οι αποδόσεις στη γερμανική, στη δανική, στη λιθουανική, στην ουγγρική, στη ρουμανική και στη σουηδική γλώσσα του προαναφερθέντος άρθρου 3, παράγραφος 1, από την άλλη πλευρά, κάνουν αναφορά στην υποχρέωση συνάψεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τα οχήματα.

26. Οι αποκλίσεις αυτές δημιουργούν, προφανώς, σύγχυση σχετικά με την ακριβή έκταση της καλύψεως της υποχρέωσης που καθιερώνεται από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166. Αφενός, δύναται να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες υποχρεούνται να αποζημιώνουν μόνο τα ατυχήματα που προκαλούνται στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας —έννοια που, εξάλλου, πρέπει επίσης να οριστεί. Αυτή είναι η υποστηριχθείσα θέση της αναιρεσίβλητης της κύριας δίκης ασφαλιστικής εταιρίας ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Αφετέρου, κατά μία ευρύτερη έννοια, δύναται να θεωρηθεί ως καλύπτουσα κάθε ζημία ή βλάβη που συνδέεται, καθ' οιονδήποτε τρόπο, με τη χρήση ή τη λειτουργία του οχήματος, ανεξαρτήτως του ζητήματος εάν το ατύχημα συνέβη στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας.

27. Η αμφισημία δεν ήρθη από τα κράτη μέλη κατά τη μεταφορά των οδηγιών των σχετικών με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων στην εσωτερική έννομη τάξη. Συγκεκριμένα, καίτοι η απόδοση στη γερμανική γλώσσα του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 αφορούσε την υποχρέωση ασφαλίσεως για τα οχήματα, τα γερμανικά και τα αυστριακά νομοθετήματα περί μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη κάνουν αναφορά στην έννοια της χρήσεως του οχήματος⁹. Άλλα εθνικά νομοθετήματα χρησιμοποιούν, συγχρόνως και αδιακρίτως, τους όρους «κυκλοφορία» και «χρήση» των οχημάτων, όπως στις περιπτώσεις, παραδείγματος χάριν, της Κροατίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Πορτογαλίας.

28. Επίσης, η νομολογία των εθνικών δικαστηρίων δεν έμεινε προσκολλημένη στο γράμμα των διατάξεων της νομοθεσίας περί μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη διευρύνοντας ή, αντιθέτως, περιορίζοντας το πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης ασφαλίσεως. Το Cour de cassation (Λουξεμβούργο) έκρινε, σχετικώς, ότι όχημα καλυπτόμενο από ασφάλιση της αστικής ευθύνης για αυτοκίνητα οχήματα είναι, εκτός αντιθέτου συμφωνίας, ασφαλισμένο οπουδήποτε και εάν βρίσκεται, ανεξαρτήτως εάν η ζημία προκλήθηκε στο πλαίσιο κυκλοφορίας¹⁰. Το Lietuvos vyriausybės administracinis teismas (Ανώτατο διοικητικό Δικαστήριο της Λιθουανίας) υιοθέτησε μία πιο συσταλτική ερμηνεία από αυτή που φαίνεται να επιτρέπει το εθνικό του δίκαιο κρίνοντας ότι ο ιδιοκτήτης οχήματος που εμπλέκεται σε ατύχημα το οποίο έλαβε χώρα σε περικλειόμενο έδαφος δεν υπόκειται σε υποχρέωση ασφαλίσεως¹¹. Άλλα δικαστήρια, εξάλλου, έχουν κρίνει ότι τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκεται όχημα και τα οποία συνέβησαν σε αγροτικό έδαφος ή αποκαλούμενο ως «περικλειόμενο» έδαφος δεν καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση¹².

8 — Η υπογράμμιση δική μου.

9 — Βλ., στο αυστριακό δίκαιο, τον νόμο για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης των οχημάτων με κινητήρα (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, BGBl. 651/1994) και, στο γερμανικό δίκαιο, άρθρο 1 του νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση (Pflichtversicherungsgesetz).

10 — Απόφαση αριθ. 65/12 του Cour de cassation της 20ής Δεκεμβρίου 2012.

11 — Βλ. απόφαση αριθ. N575-1685/2011 της 23ης Σεπτεμβρίου 2011. Το Lietuvos vyriausybės administracinis teismas (ανώτατο διοικητικό Δικαστήριο της Λιθουανίας) υιοθέτησε εντούτοις μια πιο συσταλτική αντίληψη ως προς το τι συνιστά περικλειόμενο έδαφος κρίνοντας, στην ίδια αυτή απόφαση, ότι το δάσος, μια περίμετρος δάσους και τάφρων δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως τέτοιο [περικλειόμενο έδαφος].

12 — Πρόκειται ιδίως για τη νομολογία της Βουλγαρίας, της Λιθουανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

29. Έχοντας υπόψη τις αποκλίσεις μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων της οδηγίας 72/166 από τις οποίες μπορεί να προκύπτουν τόσες διαφορετικές ερμηνείες, το Δικαστήριο έχει, επανειλημμένως, κρίνει ότι «η ανάγκη ομοιόμορφης ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου δεν επιτρέπει, σε περίπτωση αμφιβολίας, να λαμβάνεται μεμονωμένα υπόψη το κείμενο μιας διατάξεως, αλλά, αντιθέτως, επιβάλλει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα της αποδόσεώς του στις άλλες επίσημες γλώσσες [...], και σε συνάρτηση με την εν γένει οικονομία και τον σκοπό της νομοθετικής ρυθμίσεως στην οποία εντάσσεται»¹³.

30. Η ανάγκη αυτή καθίσταται επιτακτικότερη δεδομένου ότι η αμφισημία αφορά εν προκειμένω μια κεντρική έννοια για το σύνολο του συστήματος που θεσπίζουν οι οδηγίες οι σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων, κατά τρόπο ώστε ο προβλεπόμενος στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 όρος «κυκλοφορία» ή «χρήση», ως μη παραπέμπων ρητώς στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και της σημασίας του, πρέπει να τύχει αυτοτελούς και ομοιόμορφης ερμηνείας σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία πρέπει επίσης να ανευρίσκεται με βάση τα συμφραζόμενα και τον σκοπό που επιδιώκει η σχετική κανονιστική ρύθμιση¹⁴. Συγκεκριμένα, θα ήταν προδήλως αντίθετη προς τη βούληση του νομοθέτη και στους σκοπούς που επεδίωξε —και επί των οποίων θα επανέλθω αμέσως— η εξάρτηση της καλύψεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως από την εκάστοτε ερμηνεία που ήθελε προσδώσει το κάθε κράτος μέλος στις έννοιες «κυκλοφορία» ή/και «χρήση».

2. Επί της γραμματικής και τελολογικής ερμηνείας των οδηγιών των σχετικών με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων

31. Καταρχάς, υπενθυμίζω ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των μεταγενέστερων οδηγιών σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων, ώστε να προσδιοριστούν οι υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη, δεδομένης της επιταγής να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη που απορρέει από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους να καλύπτεται από ασφάλιση¹⁵.

32. Επιβάλλεται η επισήμανση ευθύς εξ αρχής ότι οι σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων οδηγίες δεν περιλαμβάνουν ορισμό των εννοιών «ατύχημα» ή «επέλευση του ασφαλιστικού καλυπτόμενου κινδύνου», όπως δεν περιλαμβάνει και για τις έννοιες «κυκλοφορία» ή «χρήση» των οχημάτων.

33. Επισημαίνεται επίσης κάποια εξέλιξη του λεξιλογίου το οποίο σταδιακά χρησιμοποίησε ο νομοθέτης κατά τη θέσπιση των διαφόρων οδηγιών. Συγκεκριμένα, η οδηγία 72/166 επικεντρώνεται ως επί το πλείστον στην ιδέα του οχήματος *a priori* τοποθετημένου σε πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας: γίνεται αναφορά στην έννοια «συνήθης στάθμευση του οχήματος»¹⁶, στη «διακίνηση των ταξιδιωτών» και στην «αποδοχή στην κυκλοφορία»¹⁷. Σταδιακά, η διατύπωση των οδηγιών θα αποστασιοποιηθεί από τις «οχηματο-κεντρικές», κατά κάποιον τρόπο, αιτιολογικές σκέψεις, για να υιοθετήσει μια προσέγγιση πιο ανθρωποκεντρική και να αναφερθεί πλέον όχι στο αντικείμενο της ασφαλίσεως —το όχημα—, αλλά ως επί το πλείστον στις διάφορες κατηγορίες θυμάτων ατυχημάτων, οι ζημίες των

13 — Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2009, C-347/08, Vorarlberger Gebietskrankenkasse (Συλλογή 2009, σ. I-8661, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ., επίσης, σχετικές αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, C-22/12, Haasoná (σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), και C-277/12, Drozdovs (σκέψη 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

14 — Βλ. απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 2008, C-426/05, Tele2 Telecommunication (Συλλογή 2008, σ. I-685, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

15 — Βλ. σημείο 27 των προτάσεών μου στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, C-409/11, Csonka κ.λπ.

16 — Άρθρα 1, σημείο 4, 2, παράγραφος 2, και 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166.

17 — Αντίστοιχα έκτη αιτιολογική σκέψη και άρθρο 6 της οδηγίας 72/166.

οποίων πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση, είτε πρόκειται για τους «επιβάτες, πλην του οδηγού»¹⁸, «τα πρόσωπα τα οποία ενέχονται»¹⁹ σε ατύχημα, «όλους τους επιβάτες του οχήματος»²⁰ ή και τους πεζούς, ποδηλάτες, και άλλους μη μηχανοκίνητους χρήστες των δρόμων²¹, και τους «ζημιωθέντες από ατύχημα»²².

34. Το ατύχημα αυτό καθεαυτό ορίζεται με διαφορετικό τρόπο και δεν συνδέεται πάντα με την οδική κυκλοφορία ή τη χρήση του οχήματος. Μπορεί να πρόκειται για «ατύχημα που προεκλήθη [...] από όχημα»²³ [«accident provoqué [...] par un véhicule»], «τροχαία ατυχήματα»²⁴ [«accidents de la circulation automobile»], «ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα»²⁵ [«accidents causés par des véhicules»], «ατυχήματα κατά την κυκλοφορία»²⁶ [«accidents de la circulation»] [ίδια μετάφραση στην ελληνική απόδοση: τροχαία ατυχήματα], «ατυχήματα κατά την οδική κυκλοφορία»²⁷ [«accident[s] de la circulation routière»] [ίδια μετάφραση στην ελληνική απόδοση: τροχαία ατυχήματα], «ατυχήματα που προκλήθηκαν από την κυκλοφορία οχημάτων»²⁸ [«accidents causés par la circulation des véhicules»], ή και «ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται οχήματα»²⁹ [«accidents impliquant des véhicules»] [ίδια μετάφραση στην ελληνική απόδοση: τροχαία ατυχήματα].

35. Είναι, επίσης, χρήσιμο να τονιστεί ότι το άρθρο 8 της οδηγίας 2000/26 τροποποιεί, εν μέρει, την οδηγία 73/239/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1973, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη της δραστηριότητας της πρωτασφάλισης, εκτός της ασφάλισης ζωής, και την άσκηση αυτής³⁰. Η τροποποίηση αυτή δεν αφορά εντούτοις την κατάταξη των προς κάλυψη κινδύνων από την προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 υποχρεωτική ασφάλιση, όπως απορρέει από τον κλάδο 10 του παραρτήματος Α της οδηγίας 73/239, η οποία, στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα, αφορά «[κ]άθε ευθύνη που προκύπτει από τη *χρήση* χερσαίων αυτοκινήτων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένης και της ευθύνης του μεταφορέως)»³¹. Κατά την οδηγία 73/239, ο προς κάλυψη κίνδυνος δεν φαίνεται να περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας.

36. Δεν προκύπτει από τη γραμματική αυτή ανάλυση του κειμένου ότι ο νομοθέτης είχε κατά νου μια εγγενή, ιδιαιτέρως αποκλειστική, σχέση μεταξύ του καθεστώτος που θέσπισαν οι σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων οδηγίες και την οδική κυκλοφορία, υπό τη συνήθη της πλέον στενής έννοια, ήτοι εκείνη της μετακινήσεως οχημάτων σε δημόσιες οδούς προορισμένες για τον σκοπό αυτό. Η έλλειψη αυστηρότητας στη σύνταξη των οδηγιών δικαιολογεί, κατά την άποψή μου, το συμπέρασμα ότι, καίτοι, βεβαίως, η ιδέα της οδικής κυκλοφορίας είναι εμφανής, εντούτοις δεν είναι —επαναλαμβάνω— ούτε αποκλειστική ούτε κυρίαρχη.

18 — Άρθρο 1 της οδηγίας 90/232.

19 — Άρθρο 5 της οδηγίας 90/232.

20 — Αιτιολογική σκέψη 15 της οδηγίας 2005/14.

21 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 16 και άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14.

22 — Άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14.

23 — Άρθρο 5 της οδηγίας 72/166.

24 — Τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 90/232.

25 — Όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 90/232, άρθρο 1, παράγραφος 3, της οδηγίας 2000/26, αιτιολογικές σκέψεις 5, 7 και 8 και άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14.

26 — Αιτιολογικές σκέψεις 8, 11 και 20 της οδηγίας 2000/26.

27 — Αιτιολογική σκέψη 14 της οδηγίας 2000/26.

28 — Άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, και παράγραφος 2, της οδηγίας 2000/26. Βλ. ανάλογη διατύπωση, άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της ίδιας αυτής οδηγίας.

29 — Αιτιολογικές σκέψεις 20 έως 23 της οδηγίας 2005/14.

30 — ΕΕ L 228, σ. 3.

31 — Η υπογράμμιση δική μου. Η απόδοση στη γαλλική γλώσσα προσεγγίζει την έκφραση που χρησιμοποιείται στην απόδοση στην αγγλική γλώσσα («the use») ή ακόμη στην ιταλική γλώσσα («l'uso») για να παραθέσω κάποιες μόνο γλωσσικές αποδόσεις.

37. Η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από την τελολογική ανάλυση των σχετικών με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων οδηγιών. Η καθιέρωση, από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, της υποχρέωσης ασφαλίσεως υπαγορευόταν αρχικά από την επιταγή καταργήσεως του ελέγχου της ασφαλίσεως στα σύνορα του κάθε κράτους μέλους πριν από την είσοδο οχημάτων στο έδαφός τους, γνωστό ως έλεγχο που παρεμποδίζει τόσο την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων όσο και των εμπορευμάτων. Μολονότι η κατάργηση των συστηματικών ελέγχων είχε θεσπιστεί από την πρώτη οδηγία ο νομοθέτης δεν έπαυσε να ενισχύει το νομοθετικό του οπλοστάσιο, κυρίως για να προσδιορίσει σταδιακά τη μεταχείριση που πρέπει να διασφαλίζεται στα θύματα³². Το Δικαστήριο έχει συναφώς, με πάγια νομολογία του, τονίσει ότι «από τα προοίμια [των οδηγιών 72/166 και 84/5] προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές σκοπούν να διασφαλίσουν, αφενός, την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, σε περίπτωση *προκλήσεως ατυχήματος με τέτοια οχήματα*, την ενιαία μεταχείριση του θύματος, ανεξαρτήτως του τύπου επελεύσεως του ατυχήματος εντός της Ένωσης»³³. Ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων, εμφανής ήδη από την οδηγία 72/166³⁴, δεν δύναται συνεπώς να θεωρηθεί ως δευτερεύων σε σχέση με τον σκοπό της ενισχύσεως της ελευθερίας της κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων ενόψει της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς. Η υπάρχουσα σχετική νομολογία καταδεικνύει μία σαφή τάση του Δικαστηρίου να ερμηνεύσει κατά τρόπο ευρύ και διασταλτικό τις ευνοϊκές για τα θύματα διατάξεις και να ερμηνεύσει, αντιθέτως, κατά τρόπο συσταλτικό τις διατάξεις που θα μπορούσαν να αποκλείσουν από την υποχρέωση αποζημιώσεως ορισμένη κατηγορία προσώπων³⁵.

3. Εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση

38. Επισημαίνω ότι το Δικαστήριο έχει, για την ερμηνεία της έννοιας «ζημία» όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 72/166, κρίνει ότι, δεδομένου ότι ο νομοθέτης δεν όρισε περαιτέρω την εν λόγω έννοια, δεν δύναται να συναχθεί ότι ορισμένες ζημίες πρέπει να αποκλείονται της καλύψεως καθώς και ότι δεν υπάρχει στις τρεις πρώτες οδηγίες τις σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων κάποιο στοιχείο που να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο νομοθέτης είχε τη βούληση να περιορίσει την παρεχόμενη από τις οδηγίες αυτές προστασία περιορίζοντας την έννοια «ζημία»³⁶.

39. Είμαι πεπεισμένος ότι η ίδια συλλογιστική μπορεί να εφαρμοστεί και στην προκειμένη περίπτωση.

32 — Επιβάλλεται μια σύντομη αναδρομή της εξελίξεως της προστασίας αυτής των θυμάτων. Η οδηγία 84/5 καθιέρωσε την αρχή της υποχρεωτικής καλύψεως των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών, καθόρισε τα ελάχιστα εγγυημένα ποσοστά αποζημιώσεως και επέβαλε τη δημιουργία ενός οργανισμού που θα αποκαθιστά τις ζημίες που προκαλούνται από οχήματα ανώστων στοιχείων ή ανασφάλιστα (άρθρο 1 της οδηγίας 84/5), να περιορίσει της ρήτρες αποκλεισμού που περιέχονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια (άρθρο 2 της οδηγίας 84/5), καθώς επίσης επεξέτεινε την κάλυψη στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου που ευθύνεται για την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου/ζημίας (άρθρο 3 της οδηγίας 84/5). Η οδηγία 90/232 επεξέτεινε την κάλυψη στις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών πέραν του οδηγού (άρθρο 1 της οδηγίας 90/232) και καθιέρωσε το δικαίωμα των προσώπων που ενέχονται σε ατύχημα να πληροφορηθούν την επωνυμία της οικείας ασφαλιστικής εταιρίας (άρθρο 5 της οδηγίας 90/232). Η οδηγία 2000/26 στη συνέχεια εμπλούτισε λεπτομερώς τις ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στα ζημιωθέντα πρόσωπα (άρθρο 1 της οδηγίας 2000/26), όπως με το δικαίωμα ευθείας αγωγής (άρθρο 3 της οδηγίας 2000/26), με τον υποχρεωτικό ορισμό αντιπροσώπου για τον διακανονισμό των ζημιών (άρθρο 4 της οδηγίας 2000/26), με τη δημιουργία ενός νέου οργανισμού πληροφόρησης (άρθρο 5 της οδηγίας 2000/26) και ενός οργανισμού αποζημιώσεως (άρθρο 6 της οδηγίας 2000/26). Τέλος, η οδηγία 2005/14 επέτρεψε την προσαρμογή των ελαχίστων ποσών καλύψεως και την αναθεώρησή τους κάθε πέντε χρόνια όπως και την επέκταση του πεδίου παρεμβάσεως του προβλεπόμενου από την οδηγία 84/5 οργανισμού στις υλικές ζημίες και στις σωματικές βλάβες (άρθρο 2 της οδηγίας 2005/14). Επίσης, περιόρισε τις ρήτρες αποκλεισμού από την ασφαλιστική κάλυψη και προέβλεψε την επέκταση της εν λόγω καλύψεως στις υλικές ζημίες και στις σωματικές βλάβες των πεζών, των ποδηλατών και των άλλων χρηστών των δρόμων, απαγορεύοντας την εφαρμογή επιβαρύνσεων στα ζημιωθέντα πρόσωπα και επεκτείνοντας έτι περαιτέρω το δικαίωμα πληροφόρησης των τελευταίων (άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14).

33 — Απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-300/10, Marques Almeida (σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Η υπογράμμιση δική μου.

34 — Βλ., σχετικές, αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez (Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 18), καθώς και της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company και Evans (C-442/10, Συλλογή 2011, σ. I-12639, σκέψη 30). Ο σκοπός αυτός υπομνήσθηκε εκ νέου προσφάτως [βλ. προπαρατεθείσες αποφάσεις Haasová (σκέψεις 47 και 49) καθώς και Drozdovs (σκέψεις 38 και 40)].

35 — Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (Συλλογή 2000, σ. I-6711), και της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell (Συλλογή 2007, σ. I-3067), και προπαρατεθείσες αποφάσεις Haasová και Drozdovs (ιδίως, σκέψη 45).

36 — Προπαρατεθείσα απόφαση Haasová (σκέψεις 53 και 54).

40. Πρέπει, συγκεκριμένα, να διαπιστωθεί ότι η έννοια «κυκλοφορία» χρησιμοποιείται στη διατύπωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 σε επτά μόνο γλωσσικές αποδόσεις επί των είκοσι δύο διαθέσιμων. Εξάλλου, το λεξιλόγιο που χρησιμοποιεί ο νομοθέτης της Ένωσης στις σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων οδηγίες δεν φαίνεται να περιορίζεται στενά και αυστηρά στα ατυχήματα της οδικής κυκλοφορίας. Τέλος, ο ίδιος αυτός νομοθέτης δεν έπαυσε να ενισχύει τις παρεχόμενες εγγυήσεις στα θύματα ατυχημάτων.

41. Υπό αυτές τις συνθήκες η υιοθέτηση μιας ευρείας αντιλήψεως της έννοιας «κυκλοφορία», ήτοι μιας αντιλήψεως εγγύτερης προς τον όρο που χρησιμοποιείται από την πλειοψηφία των γλωσσικών αποδόσεων, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αλλοίωση της βουλήσεως του νομοθέτη και, εξάλλου, συνάδει με την προαναφερθείσα νομολογία του Δικαστηρίου. Δεν συμμερίζομαι, συναφώς, τον προβληματισμό στις ανησυχίες που εξέφρασε η Ιρλανδική Κυβέρνηση σχετικά με την αρχή της ασφάλειας δικαίου και της προβλεψιμότητας των νομικών κανόνων και υπενθυμίζω ότι η κατάταξη των καλυπτόμενων από την αστική ευθύνη κινδύνων, η οποία αποτελεί αντικείμενο της οδηγίας 72/166, λαμβάνει ως κριτήριο την έννοια της «χρήσεως» του οχήματος, και όχι μόνο στην οδική κυκλοφορία³⁷.

42. Η υποχρεωτική ασφάλιση του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 πρέπει συνεπώς να καλύπτει, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από το σύνολο των οδηγιών των σχετικών με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων, τις ζημίες που προκαλούνται από όχημα κατά τη χρήση του, στο μέτρο που αυτή είναι συμβατή με τη συνήθη λειτουργία ενός οχήματος. Όλες οι περιστάσεις οδικής κυκλοφορίας, a fortiori, καλύπτονται.

43. Το γεγονός ότι το ατύχημα του D. Vnuk έλαβε χώρα σε ιδιωτική ιδιοκτησία δεν είναι καθοριστικό. Καταρχάς, ο ελιγμός πραγματοποιήθηκε στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος, τόπος ο οποίος υποτίθεται ότι είναι αμαξιτός, και συνεπώς ικανός να εκθέσει τους ιδιώτες στους κινδύνους που ενέχει η χρήση οχημάτων. Δεύτερον, ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων, τα οποία δικαίως θεωρούνται από τον νομοθέτη της Ένωσης ως το «ασθενέστερο μέρος»³⁸, καθώς και της ενιαίας μεταχειρίσεως τους θα διακυβευόταν εάν οι ζημίες των θυμάτων αυτών δεν καλύπτονταν λόγω του ότι η χρήση του οχήματος έλαβε χώρα εκτός δημοσίας οδού. Κατά τη γνώμη μου, εάν υιοθετήσουμε μια ευρεία αντίληψη της έννοιας «κυκλοφορία», υπό την έννοια της «χρήσεως» του οχήματος, θα πρέπει επίσης να δεχθούμε ότι δεν καλύπτονται μόνο τα ατυχήματα που συμβαίνουν σε δημόσια οδό. Τρίτον, μια τέτοια προσέγγιση ικανοποιεί επίσης τον άλλο σκοπό, ιδίως της οδηγίας 72/166, της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων, δεδομένου ότι η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει όλες τις περιπτώσεις χρήσεως οχήματος —υπό τους περιορισμούς που εκτέθηκαν στο προηγούμενο σημείο— και τούτο ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος ή του χαρακτηρισμού του εδάφους επί του οποίου συνέβη το ατύχημα.

44. Τέλος, ως προς το ατύχημα που υπέστη ο D. Vnuk το οποίο προκλήθηκε λόγω της οπισθοδρομής του οχήματος, είναι ακριβώς η χρήση του οχήματος αυτού καθεαυτό που συνιστά το γενεσιουργό γεγονός εν προκειμένω, χωρίς να χρειάζεται, για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, να εξετάσουμε περαιτέρω τις πιθανές συνέπειες της χρήσεως του οχήματος ως μηχανήματος υπό το πρίσμα του πεδίου εφαρμογής της υποχρεώσεως ασφαλίσεως.

45. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, λαμβανομένου υπόψη του αυτοτελούς χαρακτήρα της έννοιας της κυκλοφορίας όπως προκύπτει και από τις μεταγενέστερες οδηγίες τις σχετικές με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων, έχει την έννοια ότι ο ελιγμός ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος προκειμένου να εισαγάγει το ρυμουλκούμενό του σε αχυρώνα εμπίπτει στην έννοια αυτή.

37 — Βλ. σημείο 35 των παρουσών προτάσεων.

38 — Βλ. άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14.

IV – Πρόταση

46. Λαμβανομένων υπόψη όλων των προεκτεθεισών σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο ερώτημα του Vrhovno sodišče:

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, λαμβανομένου υπόψη του αυτοτελούς χαρακτήρα της έννοιας της κυκλοφορίας όπως προκύπτει επίσης από τη δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 8, σ. 17), της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33) της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τροποποιήσεως των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία για την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων) (ΕΕ L 181, σ. 65), καθώς και της οδηγίας 2005/14/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, περί τροποποιήσεως 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 της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 149, σ. 14), έχει την έννοια ότι ο ελιγμός ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος προκειμένου να εισαγάγει το ρυμουλκούμενό του σε αχυρώνα εμπίπτει στην έννοια της κυκλοφορίας.