



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 4ης Σεπτεμβρίου 2014*

«Προδικαστική παραπομπή — Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων — Οδηγία 72/166/ΕΟΚ — Άρθρο 3, παράγραφος 1 — Έννοια του όρου “κυκλοφορία οχημάτων” — Ατύχημα που προκλήθηκε από τρακτέρ με ρυμουλκούμενο στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος»

Στην υπόθεση C-162/13,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Vihonno sodišče (Σλοβενία) με απόφαση της 11ης Μαρτίου 2013, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Μαρτίου 2013, στο πλαίσιο της δίκης

Damijan Vnuk

κατά

Zavarovalnica Triglav d.d.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Pešič, πρόεδρο τμήματος, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader και E. Jarašiūnas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze, την J. Kemper και τον J. Möller,
- η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τον A. Joyce, την E. Creedon και την L. Williams, που επικουρούνταν από τον C. Toland, BL,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την B. Rous Demiri και τον K.-Ph. Wojcik,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Φεβρουαρίου 2014,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η σλοβενική.

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 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).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του D. Vnuk και της Zavarovalnica Triglav d.d. (στο εξής: Zavarovalnica Triglav), αντικείμενο της οποίας είναι η καταβολή αποζημίωσης βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: υποχρεωτική ασφάλιση).

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Η πέμπτη, η έκτη και η έβδομη αιτιολογική σκέψη της πρώτης οδηγίας διευκρινίζουν τα εξής:

«εκτιμώντας ότι είναι ευκαταίω [...] να ληφθούν μέτρα ώστε να ελευθερωθεί περισσότερο το καθεστώς το σχετικό με την κυκλοφορία των προσώπων και των αυτοκινήτων οχημάτων που ταξιδεύουν μεταξύ των κρατών μελών, [...]

ότι μια τέτοια χαλάρωση των κανόνων των σχετικών με την διακίνηση των ταξιδιωτών αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς την κατεύθυνση του αμοιβαίου ανοίγματος των αγορών των κρατών μελών και τη δημιουργία συνθηκών αναλόγων προς εκείνες μιας εσωτερικής αγοράς,

ότι η κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας για τα οχήματα με συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος, τα οποία εισέρχονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, δύναται να πραγματοποιηθεί [...]
- 4 Το άρθρο 1 της πρώτης οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

 1. ως “όχημα” νοείται οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους δια μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος,

[...]
- 5 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής:

«Κάθε 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.»

6 Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3:

[...]

β) για ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας [των οποίων] ο κατάλογος [...] καταρτίζεται από το ενδιαφερόμενο κράτος και κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη και στην [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή.

[...]

7 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 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, στο εξής: δεύτερη οδηγία), προβλέπει τα εξής:

«Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.»

8 Με την παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου καθορίστηκαν τα ελάχιστα ποσά που έπρεπε να καλύπτει η υποχρεωτική αυτή ασφάλιση. Τα ποσά αυτά αναπροσαρμόστηκαν 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), η οποία πρόσθεσε επίσης στη δεύτερη οδηγία μια διάταξη που προβλέπει την κατά τακτά διαστήματα αναθεώρηση των ποσών αυτών σε συνάρτηση με τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή.

9 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, «κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης». Το τέταρτο εδάφιο της διάταξης αυτής προέβλεπε, εξάλλου, ότι «τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν ή να αποκλείουν την παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε περίπτωση πρόκλησης υλικών ζημιών από όχημα αγνώστων στοιχείων». Η δυνατότητα πάντως αυτή αποκλείστηκε στη συνέχεια, με την οδηγία 2005/14, «όταν ο οργανισμός έχει καταβάλει αποζημίωση για σοβαρές σωματικές βλάβες σε κάποιο θύμα του ίδιου ατυχήματος στο οποίο προκλήθηκαν υλικές ζημιές από όχημα αγνώστων στοιχείων».

10 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη [...] νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] 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.

[...]»

11 Κατά το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας:

«Τα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την ασφάλιση του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεν μπορούν να αποκλειστούν, λόγω του δεσμού συγγένειας, από το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες τους.»

12 Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας 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), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14, (στο εξής: τρίτη οδηγία), διευκρινίζει τα εξής:

«[...] 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.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι κάθε νομική διάταξη ή συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου, η οποία αποκλείει έναν επιβάτη από την ασφαλιστική κάλυψη λόγω του ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη κατά τον χρόνο του ατυχήματος, θα θεωρείται ανίσχυρη ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης αυτός.

[...]»

13 Το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων οι οποίοι, συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μηχανοκίνητο όχημα, δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. [...]»

14 Κατά το άρθρο 4γ της οδηγίας αυτής:

«Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις δεν αντιτάσσουν ίδια συμμετοχή κατά του ζημιωθέντος από ατύχημα, όσον αφορά την ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας].»

15 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 ασφάλισης αυτοκινήτων) (ΕΕ L 181, σ. 65), προβλέπει στο άρθρο 3, που επιγράφεται «Ευθεία αγωγή», τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε οι [...] ζημιωθέντες [...] να διαθέτουν δικαίωμα άσκησης ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπευθύνου.»

- 16 Εξάλλου, η πρώτη οδηγία 73/239/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1973, περί συντονισμού των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη δραστηριότητας πρωτασφάλισης, εκτός της ασφάλισης ζωής, και την άσκηση αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 157), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 84/641/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Δεκεμβρίου 1984 (ΕΕ L 339, σ. 21), προβλέπει στο άρθρο 1 τα εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία αφορά την ανάληψη της μη μισθωτής δραστηριότητας της πρωτασφάλισης [...] η οποία ασκείται από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφος κράτους μέλους ή επιθυμούν να εγκατασταθούν σ' αυτό, καθώς και την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.

[...]

3. Η ταξινόμηση κατά κλάδους των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο γίνεται στο παράρτημα.»

- 17 Το παράρτημα της οδηγίας αυτής διευκρινίζει τα εξής:

«Α. Ταξινόμηση των κινδύνων κατά κλάδους [...]

10. *Αστική ευθύνη από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα* Κάθε ευθύνη που προκύπτει από την χρήση χερσαίων αυτοκινήτων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένης και της ευθύνης του μεταφορέα). [...]

Το σλοβενικό δίκαιο

- 18 Το άρθρο 15 του νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, στο εξής: ZOZP) προβλέπει τα εξής:

«Ο κύριος του οχήματος είναι υποχρεωμένος να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης για τις εξής ζημιές ή βλάβες που προκαλούνται σε τρίτους κατά τη χρήση του οχήματος: τον θάνατο, τις σωματικές βλάβες, την αναπηρία, την καταστροφή ή χειροτέρευση ενσώματων αγαθών [...], με την εξαίρεση της ευθύνης για τις ζημιές στα αγαθά που έχει αναλάβει να μεταφέρει [...].»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 19 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι στις 13 Αυγούστου 2007 ένα τρακτέρ με ρυμουλκούμενο όχημα, το οποίο μετέφερε δεμάτια άχυρου σε αχυρώνα, προσέκρουσε, κάνοντας όπισθεν στον προαύλιο χώρο του αγροκτήματος με σκοπό να εισέλθει το ρυμουλκούμενο στον αχυρώνα αυτό, στη σκάλα στην οποία είχε ανέβει ο D. Vnuk, με αποτέλεσμα την πτώση του. Ο D. Vnuk άσκησε κατά της Zavarovalnica Triglav, της ασφαλιστικής εταιρίας με την οποία ο ιδιοκτήτης του τρακτέρ είχε συνάψει σύμβαση για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, αγωγή με την οποία ζήτησε να του καταβληθεί, εντόκως, το ποσό των 15 944,10 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για τη μη περιουσιακή ζημία που είχε υποστεί.
- 20 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε την αγωγή αυτή. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο απέρριψε την έφεση που ασκήθηκε από τον D. Vnuk κατά της εν λόγω απόφασης, με το σκεπτικό ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτει τις ζημιές που προκαλούνται από τη χρησιμοποίηση των τρακτέρ ως μέσων μεταφοράς, αλλά όχι τις ζημιές που προξενούνται κατά τη χρησιμοποίηση του τρακτέρ ως μηχανήματος για εργασία ή για έλξη.

- 21 Το αιτούν δικαστήριο επέτρεψε στον D. Vnuk να ασκήσει αναίρεση κατά της τελευταίας αυτής δικαστικής απόφασης ως προς το ζήτημα της χρήσης του τρακτέρ ως «οχήματος» κατά την έννοια του άρθρου 15 του ZOZP.
- 22 Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ο D. Vnuk ισχυρίζεται ότι ο όρος «χρήση οχήματος στην κυκλοφορία» δεν καλύπτει μόνο την οδήγηση επί του δημόσιου οδικού δικτύου και ότι, επιπλέον, κατά τον χρόνο της επέλευσης του ζημιολογού γυγονότος, το τρακτέρ και το ρυμουλκούμενο αποτελούσαν ενιαίο όχημα, το οποίο κυκλοφορούσε, και ότι επρόκειτο για το τέλος του δρομολογίου του οχήματος. Η Zavarovalnica Triglav υποστηρίζει αντίθετα ότι η υπόθεση της κύριας δίκης αφορά τη χρησιμοποίηση ενός τρακτέρ όχι ως οχήματος προοριζόμενου για οδική κυκλοφορία, αλλά για την εκτέλεση εργασίας μπροστά από τον αχυρώνα ενός αγροκτήματος.
- 23 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι ο ZOZP δεν ορίζει την έννοια «χρήση οχημάτων», αλλά ότι το κενό αυτό καλύπτεται από τη νομολογία. Συναφώς αναφέρει ότι ο κύριος σκοπός της υποχρεωτικής ασφάλισης δυνάμει του ZOZP συνίσταται στον επιμερισμό του κινδύνου και στην ανάγκη μέριμνας για όσους ζημιώνονται ή βλάπτονται κατά την κυκλοφορία οχημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο και για τους επιβάτες των οχημάτων. Κατά το αιτούν δικαστήριο, για να εξακριβωθεί αν μια δεδομένη ζημία καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση, δεν έχει σημασία, κατά τη νομολογία των σλοβενικών δικαστηρίων, αν η ζημία επήλθε σε δημόσια οδό. Δεν υπάρχει πάντως ασφαλιστική κάλυψη δυνάμει της υποχρεωτικής ασφάλισης όταν το όχημα χρησιμοποιείται ως μηχάνημα για εργασία, π.χ. σε επιφάνεια γεωργικής φύσης, διότι στην περίπτωση αυτή δεν πρόκειται για οδική κυκλοφορία.
- 24 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι διάφορες οδηγίες οι σχετικές με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων —δηλαδή η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία, η τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων και η οδηγία 2005/14 (που θα αναφέρονται στο εξής από κοινού ως «οι σχετικές με την υποχρεωτική ασφάλιση οδηγίες»)— κάνουν λόγο για την «κυκλοφορία», την «οδική κυκλοφορία» ή μάλιστα για τους «χρήστες των δρόμων», αλλά δεν διευκρινίζουν τι νοείται ως κυκλοφορία οχημάτων και ποιο είναι συναφώς το αποφασιστικό κριτήριο. Έτσι, θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει είτε μόνο τις ζημίες που προκαλεί ένα όχημα στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας είτε κάθε ζημία ή βλάβη που συνδέεται καθ' οιονδήποτε τρόπο με τη χρησιμοποίηση ή τη λειτουργία του οχήματος, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για οδική κυκλοφορία.
- 25 Υπό τις συνθήκες αυτές το Vrhovno sodišče (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

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

Επί των αιτημάτων επανάληψης της προφορικής διαδικασίας

- 26 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 28 Μαρτίου 2014, η Ιρλανδία υπέβαλε αίτηση επανάληψης της προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογή του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου. Το εν λόγω κράτος μέλος ισχυρίστηκε, προς στήριξη της αίτησής του, ότι, αν το Δικαστήριο δεχτεί την πρόταση του γενικού εισαγγελέα, είναι αναγκαίο να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της απόφασης που θα εκδώσει το Δικαστήριο, οπότε είναι αναγκαία η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, ώστε το κράτος αυτό να μπορέσει να διατυπώσει τα επιχειρήματά του για να θεμελιώσει τα βάσιμα του αιτήματός του για περιορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων της απόφασης του Δικαστηρίου.

- 27 Η Γερμανική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 15 και 21 Μαΐου 2014 αντιστοίχως, ζήτησαν επίσης την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογή του ίδιου αυτού άρθρου 83. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, προς στήριξη της αίτησής της, ισχυρίζεται ότι η πρόταση του γενικού εισαγγελέα ενέχει πολλαπλά σφάλματα, σε σχέση με τα οποία η κυβέρνηση αυτή επιθυμεί να διατυπώσει παρατηρήσεις. Η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι οι εν λόγω προτάσεις πραγματεύονται ένα επιχείρημα επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων, και συγκεκριμένα το ενδεχόμενο ύπαρξης κενού στην πρώτη οδηγία, κενού που θα έπρεπε να καλυφθεί, και ότι το Δικαστήριο δεν έχει επαρκή στοιχεία για να αποφανθεί επ' αυτού.
- 28 Κατά το άρθρο 83 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να διατάξει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, ιδίως αν κρίνει ότι δεν έχει διαφωτισθεί επαρκώς, ή όταν ένας διάδικος, μετά τη λήξη της διαδικασίας αυτής, επικαλείται νέο πραγματικό περιστατικό που μπορεί να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της απόφασης του Δικαστηρίου, ή ακόμα όταν, προς επίλυση της διαφοράς, το Δικαστήριο χρειάζεται να στηριχθεί σε επιχείρημα επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων ή των κατά το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενδιαφερομένων.
- 29 Εν προκειμένω, το Δικαστήριο, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, εκτιμά ότι διαθέτει όλα τα αναγκαία στοιχεία για να απαντήσει στο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου και ότι η υπόθεση δεν χρειάζεται να εξεταστεί με βάση νέο πραγματικό περιστατικό που θα μπορούσε να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της απόφασής του ή με βάση επιχείρημα επί του οποίου δεν έχει διεξαχθεί συζήτηση ενώπιόν του.
- 30 Όσον αφορά δε τα επικριτικά σχόλια για τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα, υπενθυμίζεται, πρώτον, ότι ο Οργανισμός του Δικαστηρίου και ο Κανονισμός Διαδικασίας του δεν προβλέπουν τη δυνατότητα των ενδιαφερομένων να διατυπώνουν παρατηρήσεις σε απάντηση των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα (διάταξη *Emesa Sugar*, C-17/98, EU:C:2000:69, σκέψη 2, και απόφαση *Döhler Neuenkirchen*, C-262/10, EU:C:2012:559, σκέψη 29).
- 31 Δεύτερον, δυνάμει του άρθρου 252, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ο ρόλος του γενικού εισαγγελέα είναι να διατυπώνει δημοσίως, με πλήρη αμεροληψία και ανεξαρτησία, αιτιολογημένες προτάσεις επί των υποθέσεων στις οποίες απαιτείται, σύμφωνα με τον Οργανισμό του Δικαστηρίου, η παρέμβασή του. Συναφώς, το Δικαστήριο δεν δεσμεύεται από τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα ούτε από την αιτιολογία βάσει της οποίας καταλήγει στην τελική πρότασή του. Κατά συνέπεια, η διαφωνία οποιουδήποτε από τους ενδιαφερομένους με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα, όποια και αν είναι τα ζητήματα που εξετάζει ο γενικός εισαγγελέας με τις προτάσεις του αυτές, δεν συνιστά επαρκή λόγο για την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας (αποφάσεις *Hogan Lovells International*, C-229/09, EU:C:2010:673, σκέψη 26, *E.ON Energie κατά Επιτροπής*, C-89/11 P, EU:C:2012:738, σκέψη 62, και *Weber*, C-438/12, EU:C:2014:212, σκέψη 30).
- 32 Κατά συνέπεια, οι αιτήσεις της Γερμανικής Κυβέρνησης, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για επανάληψη της προφορικής διαδικασίας πρέπει να απορριφθούν.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 33 Το αιτούν δικαστήριο θέτει κατ' ουσία, με το ερώτημά του, το ζήτημα αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει περιπτώσεις όπως η περίπτωση της υπόθεσης της κύριας δίκης, δηλαδή τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται να εισέλθει σε αχυρώνα το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού.

- 34 Η Γερμανική Κυβέρνηση και η Ιρλανδία υποστηρίζουν ότι η υποχρέωση ασφάλισης την οποία προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας καλύπτει μόνο τις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας και ότι συνεπώς δεν ισχύει για περιπτώσεις όπως η περίπτωση της υπόθεσης της κύριας δίκης.
- 35 Αντίθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάταξη αυτή έχει εφαρμογή στη χρησιμοποίηση των οχημάτων είτε ως μέσων μεταφοράς είτε ως μηχανημάτων, σε οποιοδήποτε χώρο, δημόσιο ή ιδιωτικό, εφόσον στον χώρο αυτό μπορούν να επέλθουν κίνδυνοι συμφυείς προς τη χρήση οχήματος, ανεξάρτητα από το αν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση ή όχι.
- 36 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 4 της ίδιας οδηγίας, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.
- 37 Η έννοια του οχήματος διασαφηνίζεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της εν λόγω οδηγίας, σύμφωνα με το οποίο «ως “όχημα” νοείται», για τους σκοπούς της εν λόγω οδηγίας, «οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους δια μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος».
- 38 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το τρακτέρ με ρυμουλκούμενο καλύπτεται από τον παραπάνω ορισμό. Επισημαίνεται συναφώς ότι ο ορισμός αυτός δεν συναρτάται καθόλου προς τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το όχημα. Επομένως, το γεγονός ότι ένα τρακτέρ, το οποίο ενδέχεται να έχει ένα ρυμουλκούμενο, μπορεί, υπό ορισμένες περιστάσεις, να χρησιμοποιείται ως γεωργικό μηχάνημα δεν αναιρεί τη διαπίστωση ότι το όχημα αυτό εμπίπτει στην έννοια «όχημα» η οποία απαντά στο άρθρο 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας.
- 39 Από τα παραπάνω δεν συνάγεται πάντως κατ' ανάγκη ότι το τρακτέρ που έχει ρυμουλκούμενο υπόκειται στην υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης, την οποία προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας. Συγκεκριμένα, αφενός, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, είναι απαραίτητο το όχημα αυτό να σταθμεύει συνήθως στο έδαφος ενός κράτους μέλους, αλλά στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν τίθεται ζήτημα συνδρομής της προϋπόθεσης αυτής. Αφετέρου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 4, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής, κάθε κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3, όσον αφορά ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας, των οποίων ο κατάλογος καταρτίζεται από το ενδιαφερόμενο κράτος και κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή.
- 40 Επομένως, το τρακτέρ με ρυμουλκούμενο υπόκειται στην υποχρέωση την οποία προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, εφόσον σταθμεύει συνήθως στο έδαφος κράτους μέλους το οποίο δεν έχει εξαιρέσει αυτό τον τύπο οχήματος από το πεδίο εφαρμογής της διάταξης αυτής.
- 41 Όσον αφορά το ζήτημα αν ο ελιγμός ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος, με τον οποίο επιδιώκεται να εισέλθει σε αχυρώνα το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού, πρέπει να θεωρηθεί ότι καλύπτεται από την έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων», ο οποίος χρησιμοποιείται στην εν λόγω διάταξη, επισημαίνεται ευθύς εξ αρχής ότι ο προσδιορισμός του περιεχομένου της έννοιας αυτής δεν μπορεί να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους.
- 42 Πράγματι, ούτε το άρθρο 1 ή το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ούτε καμία άλλη διάταξη της οδηγίας αυτής ή των άλλων οδηγιών των σχετικών με την υποχρεωτική ασφάλιση παραπέμπει στο δίκαιο των κρατών μελών σε σχέση με την έννοια αυτή. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου όμως, από τις επιταγές τόσο της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης όσο και της αρχής της ισότητας προκύπτει ότι οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που δεν περιέχουν ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του

περιεχομένου τους πρέπει κατά κανόνα να ερμηνεύονται αυτοτελώς και ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, βάσει όχι μόνο του γράμματός τους, αλλά και του πλαισίου στο οποίο εντάσσονται και των σκοπών που επιδιώκονται με το νομοθέτημα στο οποίο περιλαμβάνονται (βλ. συναφώς απόφαση *Omejs*, C-536/09, EU:C:2011:398, σκέψεις 19 και 21 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 43 Όσον αφορά, κατά πρώτον, το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, από τη συγκριτική εξέταση των κειμένων της διάταξης αυτής στις διάφορες γλώσσες προκύπτουν διαφορές όσον αφορά τις καταστάσεις τις οποίες αφορά η προβλεπόμενη στην εν λόγω διάταξη υποχρέωση ασφάλισης, διαφορές που άλλωστε απαντούν και στον ίδιο τον τίτλο της οδηγίας, π.χ. μεταξύ του αγγλικού και του γαλλικού τίτλου.
- 44 Για παράδειγμα, στη γαλλική γλώσσα, όπως και στην ισπανική, στην ελληνική, στην ιταλική, στην ολλανδική, στην πολωνική και στην πορτογαλική, το εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 1, αναφέρεται στην υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την «κυκλοφορία» των οχημάτων, πράγμα από το οποίο συνάγεται έμμεσα ότι η υποχρέωση ασφάλισης αυτή αφορά, όπως υποστηρίζουν η Γερμανική Κυβέρνηση και η Ιρλανδία, μόνο τα ατυχήματα που συμβαίνουν στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας.
- 45 Τα κείμενα όμως της ίδιας αυτής διάταξης στην αγγλική γλώσσα, στη βουλγαρική, στην τσεχική, στην εσθονική, στη λεττονική, στη μαλτέζικη, στη σλοβακική, στη σλοβενική και στη φινλανδική παραπέμπουν στην έννοια της «χρήσης» των οχημάτων, χωρίς καμία άλλη διευκρίνιση, ενώ τα κείμενα στη δανική, στη γερμανική, στη λιθουανική, στην ουγγρική, στη ρουμανική και στη σουηδική γλώσσα κάνουν λόγο, ακόμη πιο γενικά, για την υποχρέωση σύναψης ασφάλισης της αστικής ευθύνης για τα οχήματα, δηλαδή επιβάλλουν προφανώς την υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τη χρησιμοποίηση ή τη λειτουργία του οχήματος, ανεξάρτητα από το αν χρησιμοποίηση ή η λειτουργία αυτή γίνεται στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας.
- 46 Κατά πάγια νομολογία, όταν πρόκειται για νομοθέτημα της Ένωσης που είναι διαθέσιμο σε πολλές γλώσσες, δεν μπορεί να υπερισχύσει η αμιγώς γραμματική ερμηνεία του κειμένου αυτού σε μία ή περισσότερες γλώσσες, η οποία να μη λαμβάνει υπόψη τα κείμενα στις άλλες γλώσσες, διότι η ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων δικαίου της Ένωσης απαιτεί να λαμβάνεται υπόψη για την ερμηνεία των κανόνων αυτών το κείμενό τους σε όλες τις γλώσσες (βλ. συναφώς αποφάσεις *Jany κ.λπ.*, C-268/99, EU:C:2001:616, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, *Επιτροπή κατά Ισπανίας*, C-189/11, EU:C:2013:587, σκέψη 56 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Σε περίπτωση διάστασης μεταξύ των αποδόσεων ενός κειμένου της Ένωσης στις διάφορες γλώσσες, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται βάσει της όλης οικονομίας της και του σκοπού της ρύθμισης της οποίας αποτελεί στοιχείο (βλ. συναφώς αποφάσεις *ZVK*, C-300/05, EU:C:2006:735, σκέψη 16 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, *Haasoná*, C-22/12, EU:C:2013:692, σκέψη 48, και *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 39).
- 47 Συνεπώς πρέπει, κατά δεύτερον, να ληφθούν ως γνώμονας η όλη οικονομία και ο σκοπός της ρύθμισης της Ένωσης στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης, ρύθμισης της οποίας στοιχείο αποτελεί το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.
- 48 Συναφώς τονίζεται ότι καμία από τις οδηγίες που ρυθμίζουν την υποχρεωτική ασφάλιση δεν περιέχει ορισμό των εννοιών «ατύχημα», «κυκλοφορία» ή έστω «χρήση των οχημάτων», οι οποίες χρησιμοποιούνται στις οδηγίες αυτές.
- 49 Για την ερμηνεία πάντως των εννοιών αυτών πρέπει να ληφθεί υπόψη ο διττός σκοπός αφενός της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα και αφετέρου της άρσης των εμποδίων στην κυκλοφορία των προσώπων και των εμπορευμάτων, ενόψει της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, την οποία επιδιώκουν οι οδηγίες αυτές.

- 50 Για παράδειγμα, η πρώτη οδηγία αποτελεί μέρος ενός συνόλου οδηγιών με τις οποίες καθορίστηκαν σταδιακά οι υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων. Το Δικαστήριο, μολονότι έχει κρίνει επανειλημμένα ότι από τις αιτιολογικές σκέψεις της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι με τις οδηγίες αυτές επιδιώκεται να διασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτά, έχει επίσης κρίνει επανειλημμένα ότι σκοπός των οδηγιών αυτών είναι να διασφαλιστεί επιπλέον ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο συνέβη το ατύχημα εντός της Ένωσης (βλ. επ' αυτού, μεταξύ άλλων, αποφάσεις Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, σκέψη 13, και Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 51 Πράγματι, μολονότι προκύπτει ιδίως από την πέμπτη, την έκτη και την έβδομη αιτιολογική σκέψη της πρώτης οδηγίας ότι σκοπός της ήταν η ελευθέρωση του καθεστώτος του σχετικού με την κυκλοφορία των προσώπων και των αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών, ενόψει της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς, χάρη στην κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, με την οδηγία αυτή επιδιωκόταν ήδη και ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων (βλ. συναφώς απόφαση Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, σκέψη 18).
- 52 Επιπλέον, η εξέλιξη της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης καθιστά προφανές ότι ο νομοθέτης της Ένωσης εξακολούθησε να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, την επίτευξη του σκοπού αυτού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από οχήματα.
- 53 Αυτό προκύπτει ειδικότερα καταρχάς από τα άρθρα 1 έως 3 της δεύτερης οδηγίας. Έτσι, με το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής επιβλήθηκε η υποχρέωση να καλύπτει η κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ασφάλιση τόσο τις υλικές ζημιές όσο και τις σωματικές βλάβες. Με το ίδιο αυτό άρθρο επιβλήθηκε επίσης η ίδρυση από τα κράτη μέλη οργανισμών που έχουν ως αποστολή να αποζημιώνουν τις ζημιές ή βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης και καθορίστηκαν τα ελάχιστα ποσά που έπρεπε να καλύπτει η ασφάλιση. Το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής περιόρισε την ισχύ ορισμένων ρητρών που προβλέπονται με διάταξη νόμου ή σύμβαση και αποκλείουν την ασφάλιση, όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος που έχει προκληθεί λόγω της χρησιμοποίησης ή της οδήγησης του ασφαλισμένου οχήματος από ορισμένα πρόσωπα. Με το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες επεκτάθηκε, ώστε να καλύπτονται και τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει την ευθύνη για το ατύχημα.
- 54 Στη συνέχεια, η τρίτη οδηγία επεξέτεινε, με το άρθρο 1, την ασφαλιστική κάλυψη, ώστε να περιλαμβάνει και τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, ενώ η τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων θέσπισε, εκτός των άλλων, με το άρθρο 3, το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ασκεί αγωγή απευθείας κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπεύθυνου για το ατύχημα.
- 55 Τέλος, η οδηγία 2005/14 αναπροσάρμοσε, με τα άρθρα 2 και 4, τα οποία τροποποίησαν τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία αντίστοιχα, τα ελάχιστα ποσά που πρέπει να καλύπτει η ασφάλιση, πρόβλεψε την κατά τακτά διαστήματα αναθεώρησή τους και επεξέτεινε το πεδίο δράσης του οργανισμού που συστάθηκε με τη δεύτερη οδηγία καθώς και την ασφαλιστική κάλυψη που αναφέρει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, ώστε να καλύπτονται οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημιές που υφίστανται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων. Η εν λόγω οδηγία θέσπισε επίσης ένα νέο περιορισμό της δυνατότητας εφαρμογής ρητρών που αποκλείουν την ασφαλιστική κάλυψη και απαγόρευσε στις ασφαλιστικές εταιρίες να αντιτάσσουν κατά του ζημιωθέντος από ατύχημα τη συμμετοχή του στη ζημία μέχρι ορισμένο ποσό, όταν πρόκειται για την ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.

- 56 Με βάση όλα τα στοιχεία αυτά και κυρίως τον σκοπό προστασίας που επιδιώκεται με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η βούληση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να αποκλείσει από την παρεχόμενη από τις οδηγίες προστασία τα πρόσωπα που ζημιώνονται λόγω ατυχήματος που προκαλείται κατά τη χρησιμοποίηση οχήματος, εφόσον η χρησιμοποίηση αυτή ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού.
- 57 Συναφώς πρέπει εξάλλου να τονιστεί ότι, κατά το μέρος Α του παραρτήματος της οδηγίας 73/239, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 84/641, ο κλάδος της πρωτασφάλισης σχετικά με την «Αστική ευθύνη από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα» αφορά «κάθε ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση χερσαίων αυτοκινήτων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένης και της ευθύνης του μεταφορέα)».
- 58 Εν προκειμένω επισημαίνεται, αφενός, ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που δημοσίευσε η Επιτροπή, η Δημοκρατία της Σλοβενίας δεν απέκλεισε, δυνάμει του άρθρου 4, στοιχείο β', της πρώτης οδηγίας, κανένα τύπο οχήματος από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας. Αφετέρου, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, το ατύχημα από το οποίο ανέκυψε η διαφορά στην υπόθεση της κύριας δίκης προκλήθηκε από όχημα που κινούνταν με την όπισθεν για να φτάσει σε ορισμένο σημείο και, επομένως, προκλήθηκε, εκ πρώτης όψεως, λόγω της χρησιμοποίησης οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού, πράγμα πάντως που οφείλει να εξακριβώσει το αιτούν δικαστήριο.
- 59 Υπό τις περιστάσεις αυτές, πρέπει, κατόπιν όλων των παραπάνω σκέψεων, να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο χρησιμοποιούμενος στην εν λόγω διάταξη όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού. Επομένως, ο όρος αυτός θα μπορούσε να καλύπτει τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, να εισέλθει το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού σε αχυρώνα, πράγμα που οφείλει να εξακριβώσει το αιτούν δικαστήριο.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 60 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος 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 (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμόνισης 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο χρησιμοποιούμενος στην εν λόγω διάταξη όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού. Επομένως, ο όρος αυτός θα μπορούσε να καλύπτει τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, να εισέλθει το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού σε αχυρώνα, πράγμα που οφείλει να εξακριβώσει το αιτούν δικαστήριο.

(υπογραφές)