



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MICHAL BOBEK
της 23ης Μαρτίου 2017¹

Υπόθεση C-587/15

Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras
κατά
Gintaras Dockevičius
Jurgita Dockevičienė

[αίτηση του Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Λιθουανία) για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή — Ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων — Τροχαίο ατύχημα μεταξύ οχημάτων τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους σε διαφορετικά κράτη μέλη — Επιστροφή της αποζημίωσης που καταβλήθηκε από εθνικό γραφείο ασφαλίσεως — Αγωγή εξ αναγωγής κατά των υπαιτίων του ατυχήματος — Διαδικαστικές εγγυήσεις»

I. Εισαγωγή

1. Τον Ιούλιο του 2006 στη Γερμανία συγκρούστηκαν δύο οχήματα: ένα αυτοκίνητο καταχωρισμένο στη Λιθουανία και ένα ταξί καταχωρισμένο στη Γερμανία. Σε αμφότερους τους οδηγούς επιβλήθηκαν διοικητικά πρόστιμα για το ατύχημα. Το λιθουανικό όχημα ήταν ανασφάλιστο. Ο Γερμανός οδηγός άσκησε αγωγή κατά του γερμανικού γραφείου ασφαλίσεως αυτοκινήτων προκειμένου να του καταβληθεί αποζημίωση. Όμως, χωρίς τα γερμανικά δικαστήρια να έχουν εκδώσει τελεσίδικη απόφαση επί του συγκεκριμένου ζητήματος, οι διάδικοι κατέληξαν τελικώς σε συμβιβασμό. Το γερμανικό γραφείο κατέβαλε ένα ποσό διακανονισμού στον Γερμανό οδηγό. Ακολούθως, εισέπραξε το αντίστοιχο αυτού του ποσού από το λιθουανικό γραφείο ασφαλίσεως οχημάτων. Στη συνέχεια, το λιθουανικό γραφείο προσέφυγε ενώπιον των λιθουανικών δικαστηρίων προκειμένου να λάβει το ποσό αυτό από το πρόσωπο που οδηγούσε και από το πρόσωπο που είχε την κυριότητα του οχήματος το οποίο ήταν καταχωρισμένο στη Λιθουανία.

2. Τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο στο πλαίσιο της προκειμένης υποθέσεως αφορούν, ουσιαστικά, τις έννομες συνέπειες που απορρέουν από την προαναφερθείσα συμφωνία διακανονισμού και τα συναφή δικαιώματα, ιδίως τις διαδικαστικές εγγυήσεις, όταν τίθεται ζήτημα τέτοιου είδους διακανονισμού να εκτελεστεί έναντι τρίτων ενώπιον εθνικών δικαστηρίων. Όπως σημειώνει το αιτούν δικαστήριο, τα πρόσωπα αυτά ουδέποτε ενεπλάκησαν σε οποιοδήποτε στάδιο της ένδικης διαδικασίας ή των διαπραγματεύσεων της συμφωνίας διακανονισμού στη Γερμανία.

¹ — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

3. Εντούτοις, πριν προχωρήσω στη σχετική ανάλυση, επιβάλλεται να εξεταστεί ένα προκαταρκτικό ζήτημα: η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου. Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων στην Ένωση είναι αρκετά περίπλοκο και αποτελείται από δύο ομάδες νομικών πράξεων: αφενός, τις οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων και, αφετέρου, το σύστημα της πράσινης κάρτας. Στην υπό κρίση υπόθεση έχει, κατά τα φαινόμενα, εφαρμογή το σύστημα της πράσινης κάρτας. Το σύστημα αυτό θεσπίστηκε με τον γενικό κανονισμό, μια νομική πράξη η οποία δεν έχει μεν εκδοθεί από θεσμικό όργανο της Ένωσης, πλην όμως δημοσιεύθηκε ως παράρτημα σε απόφαση της Επιτροπής. Τούτο εγείρει το ερώτημα αν το Δικαστήριο έχει την αρμοδιότητα να ερμηνεύσει αυτόν τον γενικό κανονισμό.

II. Εφαρμοστέο δίκαιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

1. Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης)

4. Το άρθρο 47 του Χάρτη κατοχυρώνει το δικαίωμα της πραγματικής προσφυγής και το δικαίωμα σε δίκαιη δίκη:

«Κάθε πρόσωπο του οποίου παραβιάστηκαν τα δικαιώματα και οι ελευθερίες που διασφαλίζονται από το δίκαιο της Ένωσης, έχει δικαίωμα πραγματικής προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου, τηρουμένων των προϋποθέσεων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

Κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να δικαστεί η υπόθεσή του δίκαια, δημόσια και εντός εύλογης προθεσμίας, από ανεξάρτητο και αμερόληπτο δικαστήριο, που έχει προηγουμένως συσταθεί νομίμως. [...]

2. Οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων

5. Υπάρχουν έξι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων και η έκτη εξ αυτών κωδικοποιεί τις πέντε προηγούμενες.

6. Το άρθρο 2 της πρώτης οδηγίας για την ασφάλιση των αυτοκινήτων (στο εξής: πρώτη οδηγία)² ορίζει ότι:

«1. Κάθε κράτος μέλος απέχει της διενέργειας ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν [τη] συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

Κάθε κράτος μέλος απέχει επίσης της διενέργειας ελέγχου της ασφαλίσεως αυτής όταν τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτου κράτους εισέρχονται στο έδαφός του προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη δύνανται πάντως να προβαίνουν σε δειγματοληπτικό έλεγχο.

2 — Οδηγία 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).

2. Όσον αφορά τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους, οι διατάξεις της παρούσης οδηγίας, εξαιρουμένων των άρθρων 3 και 4, τίθενται σε ισχύ:

- μετά την σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, κατά την οποία κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται την ικανοποίηση, σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, των αξιώσεων από ατυχήματα τα οποία έγιναν στο έδαφος του και τα οποία προεκλήθησαν από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, είτε αυτά τα οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι·
- από της ημερομηνίας που θα καθορίσει η Επιτροπή αφού προηγουμένως διαπιστώσει σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, ότι συνήφθη η συμφωνία·
- για τη διάρκεια της συμφωνίας αυτής.»

7. Κατά το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: δεύτερη οδηγία)³:

«[...]

4. Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή για το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης της παραγράφου 1.

[...]

5. Το θύμα μπορεί σε κάθε περίπτωση να απευθυνθεί απευθείας στον οργανισμό, ο οποίος, με βάση τις πληροφορίες που του παρέχει το θύμα, έπειτα από αίτησή του, είναι υποχρεωμένος να του δώσει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την παρέμβασή του.

[...]

7. Εξάλλου, κατά την παρέμβαση του οργανισμού αυτού, κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις του, με την επιφύλαξη κάθε άλλης πρακτικής ευνοϊκότερης για τα θύματα.»

8. Το άρθρο 6 της τέταρτης οδηγίας για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: τέταρτη οδηγία)⁴ προβλέπει την καταβολή αποζημιώσεως στους ζημιωθέντες ή τραυματισθέντες από τροχαίο ατύχημα το οποίο συνέβη σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος διαμονής τους. Ορίζει ότι πρόσωπα τα οποία υπέστησαν ζημία στην αλλοδαπή μπορούν να λάβουν αποζημίωση από τον οργανισμό αποζημιώσεως του κράτους μέλους διαμονής τους. Επιπλέον, προσθέτει ότι ο οργανισμός αποζημιώσεως μπορεί ακολούθως να αναζητήσει την καταβληθείσα αποζημίωση από τον αρμόδιο οργανισμό αποζημιώσεως στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική επιχείρηση/εταιρεία που εξέδωσε το ασφαλιστήριο. Ο τελευταίος αυτός οργανισμός αποζημιώσεως υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ζημιωθέντος έναντι του υπαιτίου του ατυχήματος ή της ασφαλιστικής εταιρείας του. Κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να αναγνωρίσει την υποκατάσταση αυτή, όπως προβλέπεται σε οιοδήποτε άλλο κράτος μέλος.

3 — 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 1984, L 8, σ. 17).

4 — 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 2000, L 181, σ. 65).

9. Η οδηγία 2009/103/EK (ενοποιημένη οδηγία για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων, στο εξής: ενοποιημένη οδηγία) είναι η οδηγία που κωδικοποιεί τις υπόλοιπες⁵.

3. Η απόφαση 2003/564 της Επιτροπής

10. Η απόφαση 2003/564/EK της Επιτροπής⁶ περιέχει, σε παράρτημα, τον γενικό κανονισμό. Το άρθρο 3 του γενικού κανονισμού αφορά τον διακανονισμό των αξιώσεων. Ορίζει τα εξής:

«1. Μόλις ένα γραφείο λάβει γνώση για ατύχημα το οποίο έλαβε χώρα στην επικράτεια της χώρας για την οποία είναι αυτό αρμόδιο, και στο οποίο εμπλέκεται όχημα άλλης χώρας, οφείλει να προβεί, χωρίς να υποχρεούται να αναμένει την επίσημη άσκηση αξιώσεως, στην έρευνα των συνθηκών του ατυχήματος. Οφείλει επιπλέον να ειδοποιήσει για το ατύχημα το συντομότερο δυνατό τον ασφαλιστή ο οποίος εξέδωσε την πράσινη κάρτα ή το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή το αρμόδιο γραφείο –εάν το κρίνει απαραίτητο. Κάθε παράλειψη να προβεί στις ανωτέρω ενέργειες, ωστόσο, δεν θεμελιώνει οποιαδήποτε ευθύνη του γραφείου.

[...]

4. Όλες οι αξιώσεις θα διακανονίζονται από το γραφείο με απόλυτη αυτονομία και σύμφωνα με τις νομικές και κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν στη χώρα όπου συνέβη το ατύχημα και οι οποίες αφορούν την ευθύνη, την αποζημίωση των ζημιωθέντων και την υποχρεωτική ασφάλιση, προς το καλύτερο συμφέρον του ασφαλιστή ο οποίος εξέδωσε την πράσινη κάρτα ή το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή του αντίστοιχου γραφείου –εάν αυτό ενδείκνυται.

Το γραφείο είναι αποκλειστικά αρμόδιο για κάθε ζήτημα σχετικό με την ερμηνεία του εφαρμοστέου δικαίου στη χώρα όπου συνέβη το ατύχημα (ακόμη και όταν αναφέρεται σε νομικές διατάξεις που ισχύουν σε άλλη χώρα) και για το διακανονισμό της αξίωσης. Σύμφωνα με την τελευταία αυτή διάταξη, το γραφείο οφείλει, κατόπιν ρητής αιτήσεως, να ενημερώσει τον ασφαλιστή ή το αντίστοιχο γραφείο προτού λάβει την τελική απόφαση.»

11. Το άρθρο 5 καθορίζει τους όρους επιστροφής των ποσών που καταβάλλονται ως αποζημιώσεις μεταξύ των αντιστοίχων γραφείων.

12. Κατά το άρθρο 6, κάθε εθνικό γραφείο ασφάλισης οφείλει να εγγυάται την επιστροφή των ποσών που έχουν ζητηθεί από τα μέλη του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5.

B. Το λιθουανικό δίκαιο

13. Το άρθρο 17, παράγραφος 4, του Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas (νόμου περί υποχρεωτικής ασφάλισης) ορίζει τα εξής: «Το [λιθουανικό] γραφείο [ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων] οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για τη ζημία που προκλήθηκε εντός άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τη

5 — Οδηγία 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11). Το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στις αντίστοιχες διατάξεις της ενοποιημένης οδηγίας. Ωστόσο, το επίδικο τροχαίο ατύχημα συνέβη προ της εκδόσεως της ενοποιημένης οδηγίας. Εφόσον η υπόθεση αφορά τις οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων, πρέπει να εξεταστεί, *ratione temporis*, με βάση τις προϋφιστάμενες οδηγίες για την ασφάλιση. Έτσι, στις παρούσες προτάσεις μου, παραπέμπω στις αντίστοιχες διατάξεις των προηγούμενων οδηγιών. Πάντως, οφείλω να προσθέσω ότι, επί της ουσίας, οι σχετικές διατάξεις είναι οι ίδιες, δεδομένου ότι η ενοποιημένη οδηγία συνιστά απλώς πράξη κωδικοποίησης. Βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις της 23ης Ιανουαρίου 2014, *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 24) της 26ης Μαρτίου 2015, *Litaksa* (C-556/13, EU:C:2015:202, σκέψη 4), και της 15ης Δεκεμβρίου 2016, *Vieira de Azevedo κ.λπ.* (C-558/15, EU:C:2016:957, σκέψη 4).

6 — Γενικός κανονισμός του συμβουλίου των γραφείων, ο οποίος υιοθετήθηκε με τη συμφωνία της 30ής Μαΐου 2002, όπως αυτή προσαρτάται στην απόφαση 2003/564/EK της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2003, για την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τους ελέγχους ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 2003, L 192, σ. 23).

νομοθεσία αυτού του κράτους μέλους (του οποίου το αντίστοιχο γραφείο ασφαλίσεων έχει υπογράψει τον γενικό κανονισμό), αν ο υπεύθυνος για το ατύχημα, το όχημα του οποίου έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, δεν καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που απορρέει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [...]. Το γραφείο οφείλει επίσης να καταβάλει αποζημίωση σε άλλες περιπτώσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του γενικού κανονισμού».

14. Το άρθρο 23, παράγραφος 5, του ίδιου νόμου προβλέπει τα ακόλουθα: «Μετά την καταβολή του ποσού που ζητήθηκε ως αποζημίωση από οργανισμό αποζημίωσης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το γραφείο δικαιούται να αξιώσει την είσπραξη του ποσού αυτού είτε από τον υπεύθυνο για το ατύχημα ο οποίος δεν είναι ασφαλισμένος είτε από τον ασφαλιστή του υπεύθυνου».

III. Τα πραγματικά περιστατικά, η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα

15. Στις 20 Ιουλίου 2006, συνέβη στη Γερμανία ένα τροχαίο ατύχημα στο οποίο ενεπλάκησαν, αφενός, όχημα καταχωρισμένο στη Γερμανία, το οποίο οδηγούσε ο K. Floros, και, αφετέρου, όχημα καταχωρισμένο στη Λιθουανία, το οποίο οδηγούσε ο G. Dockevičius (και ανήκε στην J. Dockevičienė). Δεν έχει διευκρινιστεί το ποιος ευθυνόταν για το ατύχημα: τόσο στον K. Floros όσο και στον G. Dockevičius επιβλήθηκαν από τις γερμανικές αρχές διοικητικά πρόστιμα, ύψους 35 ευρώ και 60 ευρώ αντιστοίχως. Κατά τον χρόνο του ατυχήματος, το λιθουανικό όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.

16. Στις 11 Οκτωβρίου 2010, ο K. Floros προέβαλε αξίωση αποζημίωσης για τις ζημίες που υπέστη το όχημά του. Ειδικότερα, υπέβαλε σχετική αίτηση στο Deutsches Büro Grüne Karte e.V. (γερμανικό γραφείο ασφαλίσεως, στο εξής: γραφείο A). Ωστόσο, το εν λόγω γραφείο απέρριψε την αίτησή του.

17. Κατόπιν τούτου, ο K. Floros άσκησε αγωγή κατά του γραφείου A ενώπιον του Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείου της Φρανκφούρτης, Γερμανία). Ζήτησε να του επιδικαστεί αποζημίωση ύψους 10 831,77 ευρώ.

18. Στις 27 Δεκεμβρίου 2010, το ως άνω δικαστήριο απέρριψε την αγωγή και εξέδωσε απόφαση ερήμην, επειδή ο K. Floros δεν παρέστη. Ακολούθως, στις 8 Αυγούστου 2011, το 25ο τμήμα πολιτικών διαφορών του Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείου της Φρανκφούρτης) επικύρωσε την απόρριψη της αγωγής αλλά με διαφορετική αιτιολογία: έκρινε ότι υπήρχαν ελλείψεις όσον αφορά την περιγραφή των πραγματικών περιστατικών του ατυχήματος.

19. Ο K. Floros άσκησε έφεση ενώπιον του Oberlandesgericht Frankfurt am Main (εφετείου της Φρανκφούρτης, Γερμανία). Με διάταξη την οποία εξέδωσε στις 31 Ιανουαρίου 2012, το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι η πρωτόδικη απόφαση ήταν εσφαλμένη λόγω ανεπαρκών αποδείξεων και ότι, εφόσον οι διάδικοι δεν είχαν καταλήξει σε φιλικό διακανονισμό, η υπόθεση θα έπρεπε να αναπεμφθεί προκειμένου να εξεταστεί εκ νέου. Πρότεινε τον συμβιβασμό μεταξύ των διαδίκων και την καταβολή ποσού 4 095 ευρώ από το γραφείο A στον K. Floros. Έκρινε δε ότι, σε αντίθετη περίπτωση, θα έπρεπε να διεξαχθεί επ' ακροατηρίου συζήτηση με κλήση μαρτύρων.

20. Κατόπιν αυτής της προτάσεως, ο K. Floros και το γραφείο A κατέληξαν σε συμβιβασμό (στο εξής: συμφωνία διακανονισμού). Στον K. Floros καταβλήθηκε συνολικό ποσό 8 352,96 ευρώ, το οποίο περιελάμβανε το ποσό που είχε προτείνει το δικαστήριο και τη δικαστική δαπάνη (στο εξής: ποσό διακανονισμού).

21. Το Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (γραφείο ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, στο εξής: γραφείο B ή ενάγον) επέστρεψε το ποσό διακανονισμού στο γραφείο A.

22. Ακολούθως, το γραφείο Β άσκησε αγωγή εξ αναγωγής ενώπιον των λιθουανικών δικαστηρίων. Το αποζημιωτικό αίτημα στρεφόταν κατά του G. Dockevičius και της J. Dockevičienė (στο εξής: από κοινού εναγόμενοι ή εναγόμενοι) και αφορούσε το ποσό διακανονισμού. Νομική βάση της αξιώσεως του ήταν ο λιθουανικός νόμος περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως ο οποίος, όπως προκύπτει από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, μετέφερε στη λιθουανική έννομη τάξη την οδηγία 2009/103 (ενοποιημένη οδηγία για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων, στο εξής: ενοποιημένη οδηγία)⁷.
23. Στις 5 Μαΐου 2014, το Marijampolės rajono apylinkės teismas (πρωτοδικείο Μαριουπόλεως, Λιθουανία) έκανε δεκτή την αγωγή του γραφείου Β (στο εξής: πρωτόδικη απόφαση).
24. Οι εναγόμενοι άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής. Στις 7 Οκτωβρίου 2014, το Kauno apygardos teismas (εφετείο, τμήμα αστικών διαφορών, Κάουνας, Λιθουανία) εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση (στο εξής: εφετειακή απόφαση).
25. Στην αιτιολογία της αποφάσεώς του, το Kauno apygardos teismas (εφετείο, τμήμα αστικών διαφορών, Κάουνας) σημείωσε ότι οι εναγόμενοι ουδέποτε αποδέχθηκαν το ποσό του διακανονισμού. Ουδέποτε επίσης ενεπλάκησαν στην έννομη σχέση μεταξύ των γραφείων Α και Β. Ως εκ τούτου, οι προσκομισθείσες από το ενάγον πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες το γραφείο Α είχε καταβάλει αποζημίωση στον K. Floros δεν ήταν, αυτές καθ' εαυτές, ικανές να αποδείξουν την ύπαρξη και το ύψος της ζημίας. Συναφώς, με την εφετειακή απόφαση κρίθηκε επίσης ότι το ενάγον έφερε εν προκειμένω το βάρος αποδείξεως. Επισήμανε ότι ο γενικός κανονισμός, ως νομική βάση στην οποία εδράζεται η επιστροφή των αποζημιώσεων μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, ρυθμίζει αποκλειστικά τις σχέσεις μεταξύ αυτών των γραφείων: δεν έχει άμεση εφαρμογή στις σχέσεις μεταξύ των γραφείων και τρίτων. Εξάλλου, ούτε από τον νόμο περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως ούτε από την ενοποιημένη οδηγία συνάγεται ότι το ενάγον μπορεί να αναζητήσει το ποσό (το οποίο απέδωσε στο γραφείο Α) από τον υπαίτιο της ζημίας, χωρίς να εξεταστεί προηγουμένως αν το ποσό αυτό ήταν δικαιολογημένο.
26. Κατά της εφετειακής αποφάσεως ασκήθηκε αναίρεση ενώπιον του Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Λιθουανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου.
27. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι από κοινού εναγόμενοι ουδέποτε ενεπλάκησαν ή μετείχαν ως διάδικοι στην ένδικη διαδικασία η οποία διεξήχθη στη Γερμανία ούτε στις διαπραγματεύσεις που κατέληξαν στο ποσό διακανονισμού το οποίο καταβλήθηκε στον K. Floros. Μάλιστα, το γραφείο Α υποστήριζε καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ότι η αξίωση του K. Floros δεν μπορούσε να γίνει δεκτή. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο τονίζει ότι ο G. Dockevičius αρνείται την ευθύνη για το επίδικο ατύχημα.
28. Με βάση αυτά τα στοιχεία, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το περιεχόμενο τόσο των διαδικαστικών υποχρεώσεων που υπέχουν τα δύο εθνικά γραφεία ασφαλίσεως όσο και των αντίστοιχων δικαιωμάτων που αντλούν ενδεχομένως οι εναγόμενοι από την ενοποιημένη οδηγία, τον γενικό κανονισμό καθώς και τον Χάρτη.

7 — Η οποία αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 5.

29. Υπ' αυτές τις περιστάσεις, το Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1) Πρέπει τα άρθρα 2, 10, παράγραφοι 1 και 4, και 24, παράγραφος 2, της [ενοποιημένης οδηγίας], τα άρθρα 3, παράγραφος 4, 5, παράγραφοι 1 και 4, 6, παράγραφος 1, και 10 του γενικού κανονισμού καθώς και το άρθρο 47 του [Χάρτη] (είτε από κοινού είτε χωριστά, αλλά χωρίς περιορισμό στις διατάξεις αυτές) να νοηθούν και ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι, όταν:

- *εθνικό γραφείο ασφαλίσεως (το γραφείο Α) αποζημιώνει τον ζημιωθέντα στο πλαίσιο τροχαίου ατυχήματος, το οποίο συνέβη στο κράτος μέλος της έδρας του εν λόγω γραφείου, επειδή ο υπήκοος άλλου κράτους μέλους, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη ζημία, δεν είχε ασφάλιση αστικής ευθύνης·*
- *λόγω της αποζημιώσεως αυτής, το γραφείο Α υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ζημιωθέντος και ζητεί από το εθνικό γραφείο ασφαλίσεως του κράτους καταγωγής του υπεύθυνου για τη ζημία (το γραφείο Β) να του αποδώσει τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας διακανονισμού της αξιώσεως·*
- *το γραφείο Β, χωρίς να διενεργήσει δική του έρευνα ή να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες, ικανοποιεί το αίτημα του γραφείου Α·*
- *το γραφείο Β ασκεί αγωγή κατά των εναγομένων (του υπαίτιου της ζημίας και του κυρίου του οχήματος) για να του αποδοθούν οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε,*

δύναται το ενάγον στη συγκεκριμένη δίκη (το γραφείο Β) να στηρίζει την αγωγή του κατά των εναγομένων (του υπαίτιου της ζημίας και του κυρίου του οχήματος) απλώς και μόνο στην καταβολή υπέρ του γραφείου Α και ότι το ενάγον δεν οφείλει να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις της αστικής ευθύνης του εναγομένου/υπεύθυνου για τη ζημία (πταίσμα ή παράνομη συμπεριφορά του υπεύθυνου, αιτιώδης σύνδεσμος και ζημία) και ότι εφαρμόστηκε ορθώς το αλλοδαπό δίκαιο κατά τη διαδικασία αποζημιώσεως του ζημιωθέντος;

2) Πρέπει το άρθρο 24, παράγραφος 1, πέμπτο εδάφιο, στοιχείο γ', της [ενοποιημένης οδηγίας] και το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 4, του γενικού κανονισμού (είτε από κοινού είτε χωριστά, αλλά χωρίς περιορισμό στις διατάξεις αυτές) να νοηθούν και ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι το γραφείο Α οφείλει, πριν λάβει την οριστική απόφαση αποζημιώσεως του ζημιωθέντος, να ενημερώσει κατά τρόπο σαφή και κατανοητό (περιλαμβανομένης της γλώσσας με την οποία παρέχονται οι πληροφορίες) τον υπαίτιο της ζημίας και τον κύριο του οχήματος (εφόσον δεν πρόκειται για το ίδιο πρόσωπο) σχετικά με την κίνηση και την εξέλιξη διαδικασίας διευθετήσεως της αξιώσεως και να τους παράσχει εύλογο χρόνο για να μπορέσουν να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις ή αντιρρήσεις τους σχετικά με την απόφαση αποζημιώσεως που πρόκειται να ληφθεί και/ή σχετικά με το ύψος της αποζημιώσεως αυτής;

3) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα [δηλαδή αν οι εναγόμενοι (ο υπαίτιος της ζημίας και ο κύριος του οχήματος) μπορούν να απαιτήσουν από το ενάγον (γραφείο Β) να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ή μπορούν να διατυπώσουν όλες τις αντιρρήσεις τους σχετικά, μεταξύ άλλων, με τις συνθήκες του τροχαίου ατυχήματος, την εφαρμογή των κανόνων που διέπουν την αστική ευθύνη, τη ζημία και τον τρόπο υπολογισμού του ύψους της], πρέπει τα άρθρα 2, 10 παράγραφος 1, και 24, παράγραφος 2, της [ενοποιημένης οδηγίας] και το άρθρο 3, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, του γενικού κανονισμού (είτε από κοινού είτε χωριστά, αλλά χωρίς περιορισμό στις διατάξεις αυτές) να νοηθούν και ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι, παρά το γεγονός ότι το γραφείο Β, πριν από τη λήψη της οριστικής αποφάσεως, δεν ζήτησε από το γραφείο Α πληροφορίες σχετικά με την ερμηνεία της εφαρμοστέας νομοθεσίας στη χώρα όπου συνέβη το τροχαίο ατύχημα και σχετικά με τον διακανονισμό της αξιώσεως, το γραφείο Α πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να παράσχει τις πληροφορίες αυτές στο γραφείο Β αν αυτό τις ζητήσει στη

συνέχεια, καθώς και οποιοσδήποτε άλλες πληροφορίες ενδέχεται να είναι αναγκαίες ούτως ώστε το γραφείο Β να στηρίξει την (εξ αναγωγής) αξίωσή του κατά των εναγομένων (του υπαίτιου της ζημίας και τον κύριου του οχήματος);

- 4) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα (δηλαδή αν το γραφείο Α οφείλει να ενημερώσει τον υπαίτιο της ζημίας και τον κύριο του οχήματος σχετικά με τη διαδικασία διακανονισμού της αξιώσεως και να τους παράσχει τη δυνατότητα να διατυπώσουν αντιρρήσεις σχετικά με την ευθύνη ή το ύψος της ζημίας), ποιες είναι οι συνέπειες που τυχόν παράλειψη του γραφείου Α να συμμορφωθεί προς την υποχρέωσή του παροχής πληροφοριών έχει όσον αφορά:
- α) την υποχρέωση του γραφείου Β να ικανοποιήσει το αίτημα αποδόσεως των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε το γραφείο Α·
- β) την υποχρέωση του υπαίτιου της ζημίας και του κύριου του οχήματος να αποδώσουν τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε το γραφείο Β;
- 5) Πρέπει τα άρθρα 5, παράγραφος 1, και 10 του γενικού κανονισμού να νοηθούν και ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι το ποσό που καταβλήθηκε ως αποζημίωση από το γραφείο Α στον ζημιωθέντα πρέπει να θεωρηθεί ότι αντιστοιχεί σε κίνδυνο τον οποίο αναλαμβάνει το γραφείο αυτό και ο οποίος δεν καλύπτεται (εκτός αν το γραφείο Β αναλάβει τον ίδιο κίνδυνο) και δεν πρέπει να θεωρηθεί χρηματική υποχρέωση βαρύνουσα το άλλο πρόσωπο που εμπλέκεται στο ίδιο τροχαίο ατύχημα, στις περιστάσεις της παρούσας υποθέσεως και λαμβανομένων υπόψη ιδίως των περιστάσεων που εκτίθενται κατωτέρω:

ο οργανισμός αποζημιώσεως (το γραφείο Α) αρχικά απέρριψε την αίτηση αποζημιώσεως που υπέβαλε ο ζημιωθείς·

- *ως εκ τούτου, ο ζημιωθείς προσέφυγε στη δικαιοσύνη για να λάβει την αποζημίωση αυτή·*
- *η σχετική αγωγή κατά του γραφείου Α απορρίφθηκε από τα δικαστήρια της ουσίας ως νόμω και ουσία αβάσιμη·*
- *φιλικός διακανονισμός μεταξύ του ζημιωθέντος και του γραφείου Α επιτεύχθηκε μόνο ενώπιον του δευτεροβαθμίου δικαστηρίου, όταν αυτό πληροφόρησε τους διαδίκους ότι αν δεν καταλήξουν σε φιλικό διακανονισμό η υπόθεση θα αναπεμφθεί σε πρωτοβάθμιο δικαστήριο προκειμένου να επανεξεταστεί·*
- *η απόφαση του γραφείου Α να συνομολογήσει τον φιλικό διακανονισμό στηρίζεται, στην ουσία, στην επιθυμία αποφυγής των πρόσθετων δικαστικών εξόδων που θα απέρρεαν από τη συνέχιση της δικαστικής διαδικασίας·*
- *στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως, ουδέν δικαστήριο διαπίστωσε την ευθύνη (υπαιτιότητα) του εναγόμενου ο οποίος ενεπλάκη στο τροχαίο ατύχημα;»*

30. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν το γραφείο Β, η Τσεχική και η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή. Η Λιθουανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή ανέπτυξαν προφορικούς τις παρατηρήσεις τους κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση που διεξήχθη στις 14 Δεκεμβρίου 2016.

IV. Νομική εκτίμηση

31. Οι παρούσες προτάσεις είναι διαρθρωμένες ως εξής: δεδομένου ότι τα ερωτήματα που τίθενται στο Δικαστήριο παραπέμπουν τόσο στην ενοποιημένη οδηγία όσο και στον γενικό κανονισμό, αρχικώς θα εξετάσω τη σχέση μεταξύ των δύο αυτών ρυθμίσεων (υπό Α). Υπό την επιφύλαξη της κρίσης του εθνικού δικαστηρίου, το οποίο είναι αρμόδιο να ελέγξει το ζήτημα, θεωρώ ότι η υπό κρίση υπόθεση άπτεται του συστήματος της πράσινης κάρτας, το οποίο θεσπίστηκε με τον γενικό κανονισμό. Η τελευταία αυτή νομική πράξη δεν έχει εκδοθεί από θεσμικό όργανο της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα εξετάσω αν το Δικαστήριο έχει την αρμοδιότητα να προβεί στην ερμηνεία της (υπό Β). Τέλος, θα εξετάσω ποιες είναι οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης όσον αφορά τα δικονομικά δικαιώματα των εναγομένων (υπό Γ).

A. Τα παράλληλα συστήματα: Οι πράσινες κάρτες και οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων

32. Παλαιότερα, κάθε αυτοκινητιστής που ταξίδευε όφειλε να αποδείξει, κατά τη διέλευση οποιωνδήποτε συνόρων, ότι ήταν ασφαλισμένος ώστε να ταξιδεύει στην αλλοδαπή. Εξάλλου, σε αρκετές περιπτώσεις ήταν υποχρεωτική η σύναψη συμβάσεως ασφαλίσεως με ημεδαπούς ασφαλιστές για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων έναντι της αστικής ευθύνης⁸.

33. Οι δυσκολίες που συνδέονταν με το ταξίδι στην αλλοδαπή και την ασφάλιση αντιμετωπίστηκαν με τη σύμβαση που υπεγράφη στις 17 Δεκεμβρίου 1953, υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη⁹. Η σύμβαση αυτή αποκαλείται «συμφωνία μεταξύ των γραφείων» (στο εξής: συμφωνία του 1953)¹⁰.

34. Με τη συμφωνία του 1953 δημιουργήθηκε για πρώτη φορά το σύστημα των «πράσινων καρτών» (στο εξής: σύστημα της πράσινης κάρτας)¹¹. Η πράσινη κάρτα είναι διεθνές πιστοποιητικό διά του οποίου βεβαιώνεται ότι ο οδηγός του οχήματος είναι ασφαλισμένος έναντι της αστικής ευθύνης για οποιαδήποτε περιστατικό ενδέχεται να συμβεί στη «χώρα υποδοχής». Πιστοποιεί επίσης ότι οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την εν λόγω ευθύνη θα ικανοποιηθούν είτε από τον ασφαλιστή που εδρεύει στο «κράτος καταγωγής» είτε από το αντίστοιχο γραφείο ασφαλίσεως οχημάτων.

35. Έκτοτε, η συμφωνία του 1953 έχει αντικατασταθεί επανειλημμένως, πλέον πρόσφατα με τον γενικό κανονισμό. Σήμερα, στο σύστημα της πράσινης κάρτας μετέχουν 48 χώρες (συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών της Ένωσης).

36. Ο γενικός κανονισμός εκδόθηκε από το συμβούλιο των γραφείων (στο εξής: συμβούλιο των γραφείων), μία διεθνή, μη κερδοσκοπική ένωση συσταθείσα υπό το βελγικό δίκαιο, η οποία διαχειρίζεται το όλο σύστημα.

37. Ο γενικός κανονισμός επιβάλλει στα αντίστοιχα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως (ήτοι, στα μέλη του συμβουλίου των γραφείων) την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως για ατυχήματα που συνέβησαν στην επικράτειά τους και προκλήθηκαν από οχήματα τα οποία έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους σε άλλη χώρα. Επίσης, υποχρεώνει το γραφείο του τόπου στον οποίο είναι καταχωρισμένα τα οχήματα να εγγυάται την επιστροφή του ποσού που καταβάλλεται από το γραφείο της χώρας όπου συνέβη το ατύχημα.

8 — Merkin, R., και Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2η έκδοση, Sweet και Maxwell, Λονδίνο, 2015, σ. 26 έως 27, σημείο I-26. Βλ., επίσης, απόφαση της 9ης Ιουνίου 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, σ. 1094, σκέψη 8).

9 — Κατόπιν της συστάσεως υπ' αριθ. 5, η οποία υιοθετήθηκε το 1949 από την ομάδα εργασίας οδικών μεταφορών της επιτροπής εσωτερικών μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, σ. 2.

10 — Απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, σκέψη 13).

11 — Βλ. άρθρο 2, παράγραφος 11, του γενικού κανονισμού και άρθρο 1, παράγραφος 5, της ενοποιημένης οδηγίας.

38. Καίτοι πρωτοποριακό, το σύστημα της πράσινης κάρτας άφησε ανεπίλυτα κάποια άλλα προβλήματα τα οποία συνδέονταν με την οδήγηση στην αλλοδαπή. Μεταξύ αυτών ήταν οι συνοριακοί έλεγχοι στα αυτοκίνητα οχήματα, οι αποκλίσεις μεταξύ των διαφόρων εθνικών κανόνων που διέπουν την αποζημίωση, καθώς και τα πολύπλοκα ζητήματα τα οποία εγείρουν οι σχετικές διασυνοριακές δικαστικές διενέξεις¹².

39. Εντός της Ένωσης, τα ζητήματα αυτά αντιμετωπίστηκαν μέσω των πέντε οδηγιών για την ασφάλιση των αυτοκινήτων¹³, οι οποίες έχουν πλέον κωδικοποιηθεί και αντικατασταθεί από την ενοποιημένη οδηγία¹⁴. Από καταβολής του, το καθεστώς που ισχύει σε επίπεδο Ένωσης για την ασφάλιση των αυτοκινήτων είχε σχεδιαστεί κυρίως ως εργαλείο για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, ώστε να ενισχυθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς¹⁵.

40. Προς επίτευξη του σκοπού αυτού, η Ένωση στηρίχθηκε στο σύστημα της πράσινης κάρτας και σε ορισμένες περιπτώσεις το επέκτεινε. Είναι σαφές ότι αμφότερα τα συστήματα εξελίχθηκαν παράλληλα, με καθένα να βασίζεται και να παραπέμπει στο άλλο.

41. Η πρώτη οδηγία απαιτούσε από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν υποχρεωτική ασφάλιση από τρίτους και να απέχουν από τη διενέργεια ελέγχων της ασφαλίσεως αστικής ευθύνης η οποία προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

42. Όμως, αυτή η κατάργηση των συνοριακών ελέγχων τελούσε υπό την αναβλητική αίρεση της συνάψεως συμφωνίας μεταξύ των αντίστοιχων εθνικών γραφείων ασφαλίσεως των κρατών μελών¹⁶. Προς τούτο, στις 16 Οκτωβρίου 1972 υπεγράφη η αποκαλούμενη συμπληρωματική συμφωνία των γραφείων (στο εξής: συμφωνία του 1972).

43. Εξάλλου, στη σύστασή της 73/185, η Επιτροπή σημείωνε ότι η συμφωνία του 1972 πληρούσε τις προϋποθέσεις που προέβλεπε η πρώτη οδηγία. Όριζε επίσης από ποια ημερομηνία και έπειτα συνιστούσε στα κράτη μέλη να μην προβαίνουν πλέον σε διασυνοριακούς ελέγχους ασφαλίσεως (1 Ιουλίου 1973)¹⁷. Η εν λόγω σύσταση ακολουθήθηκε από την απόφαση 74/166/ΕΟΚ με την οποία, όπως καθιστούσε σαφές το άρθρο 2, παράγραφος 2, της πρώτης οδηγίας, η Επιτροπή επέβαλλε στα κράτη μέλη την υποχρέωση να απέχουν από συνοριακούς ελέγχους ασφαλίσεως από τις 15 Μαΐου 1974 και έπειτα¹⁸. Τούτο αφορούσε οχήματα τα οποία είχαν τη συνήθη στάθμευσή τους στο

12 — Merkin, R., και Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2η έκδοση, Sweet και Maxwell, Λονδίνο, 2015, σ. 27, σημείο I-27.

13 — Ήτοι, με την (προαναφερθείσες στις υποσημειώσεις 2 έως 4) πρώτη, τη δεύτερη και την τέταρτη οδηγία· με την 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 1990, L 129, σ. 33) (στο εξής: τρίτη οδηγία)· και 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 2005, L 149, σ. 14) (στο εξής: πέμπτη οδηγία).

14 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 5.

15 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 1 της πρώτης οδηγίας. Αποφάσεις της 9ης Ιουνίου 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, ΕΥ:C:1977:101, σ. 1123, σκέψη 13, σ. 1124, σκέψη 18)· της 12ης Νοεμβρίου 1992, *Fournier* (C-73/89, ΕΥ:C:1992:431, σκέψη 9)· της 17ης Μαρτίου 2011, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, ΕΥ:C:2011:158, σκέψη 24 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), και της 26ης Μαρτίου 2015, *Litaksa* (C-556/13, ΕΥ:C:2015:202, σκέψεις 24 έως 26).

16 — Το άρθρο 2 της πρώτης οδηγίας όριζε ότι η σύναψη της εν λόγω συμφωνίας αποτελούσε προϋπόθεση καθώς και την κρίσιμη ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των διατάξεων της οδηγίας. Βλ. άρθρο 2 της ενοποιημένης οδηγίας.

17 — Σύσταση της 15ης Μαΐου 1973 (ΟJ 1973, L 194, σ. 13).

18 — Πρώτη απόφαση της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974, περί της εφαρμογής της οδηγίας του Συμβουλίου 72/166/ΕΟΚ, 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. 177).

ευρωπαϊκό έδαφος άλλου κράτους μέλους και αποτελούσαν το αντικείμενο της αντίστοιχης συμφωνίας μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως. Η κρίσιμη νομική πράξη στην οποία γινόταν παραπομπή ήταν μια εκδοχή της προαναφερθείσας συμφωνίας, η οποία είχε υπογραφεί το 1973 (στο εξής: συμφωνία του 1973)¹⁹.

44. Παρομοίως, στηριζόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 2, της πρώτης οδηγίας, η Επιτροπή εξέδωσε δεύτερη απόφαση (απόφαση 74/167), με την οποία απαιτούσε από τα κράτη μέλη να απέχουν από αντίστοιχους ελέγχους όσον αφορά οχήματα τα οποία είχαν τη συνήθη στάθμευσή τους στις απαριθμούμενες τρίτες χώρες και εισέρχονταν στο έδαφος της Κοινότητας (από τις 15 Μαΐου 1974 και έπειτα)²⁰. Η δυνατότητα να αντιμετωπίζονται αυτά ως οχήματα με συνήθη στάθμευση εντός της Κοινότητας τελούσε επίσης υπό την αίρεση εγγυήσεως. Η εγγύηση αυτή συνίστατο στην πλήρη ανάληψη της ευθύνης από τα εθνικά γραφεία όλων των κρατών μελών για τη διευθέτηση τυχόν αξιώσεων από ατυχήματα που θα προκαλούνταν στο έδαφός τους από τέτοια οχήματα. Ακολούθως, η ως άνω απόφαση προσαρμόστηκε στο προοδευτικά επεκτεινόμενο πεδίο εδαφικής εφαρμογής της²¹.

45. Πέραν της υποχρέωσης να απέχουν από τη διενέργεια συνοριακών ελέγχων ασφαλίσεως, η πρώτη οδηγία απαιτούσε επίσης από τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως, που είχαν ιδρυθεί δυνάμει του συστήματος της πράσινης κάρτας, θα λαμβάνουν και θα ανακοινώνουν πληροφορίες το ένα στο άλλο, σχετικά με το έδαφος στο οποίο το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του, τον αριθμό εγγραφής του στο μητρώο καθώς και την ασφάλισή του²².

46. Η δεύτερη, η τρίτη, η τέταρτη και η πέμπτη οδηγία εναρμόνισαν άλλες πτυχές της ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων εντός της Ένωσης, οι οποίες δεν αφορούν άμεσα την υπό κρίση υπόθεση²³.

47. Όσον αφορά τους αμοιβαίους δεσμούς μεταξύ των συστημάτων της πράσινης κάρτας και των οδηγιών για την ασφάλιση των αυτοκινήτων, η πέμπτη οδηγία όριζε λεπτομερώς τις υποχρεώσεις των κρατών μελών να θεσπίσουν διαδικασία διευθετήσεως των αξιώσεων, ενώ προέβλεπε ότι η διαδικασία αυτή θα τυγχάνει εφαρμογής και επί «[...] ατυχημάτων που μπορούν να διακανονιστούν με το σύστημα των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως»²⁴.

48. Τέλος, από τις νομοπαρασκευαστικές εργασίες προκύπτει ότι ορισμένες τροποποιήσεις που επήλθαν με την πέμπτη οδηγία ανάγονται στο συμβούλιο των γραφείων²⁵.

19 — Η οποία δημοσιεύθηκε ως παράρτημα στη δεύτερη απόφαση 74/167/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974, περί της εφαρμογής της οδηγίας του Συμβουλίου 72/166/ΕΟΚ 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 178).

20 — Βλ. την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 19 δεύτερη απόφαση της Επιτροπής.

21 — Βλ., για παράδειγμα, την τρίτη απόφαση 75/23/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 1974, περί εφαρμογής της οδηγίας του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών επί της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων και του ελέγχου της υποχρέωσης ασφαλίσεως της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 189). Πέμπτη απόφαση 86/219/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 1986, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 1986, L 153, σ. 53).

22 — Το άρθρο 5 της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 6 της ενοποιημένης οδηγίας. Για τον ορισμό των «γραφείων» βλ. άρθρο 1, παράγραφος 3, της πρώτης οδηγίας και άρθρο 1, παράγραφος 3, της ενοποιημένης οδηγίας.

23 — Για μια συνοπτική περιγραφή των αντίστοιχων οδηγιών, βλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα C. Stix-Hackl στην υπόθεση Farrell (C-356/05, EU:C:2006:653, σημεία 18 έως 25).

24 — Η οδηγία αυτή τροποποιεί την τρίτη οδηγία. Βλ. άρθρο 4 της πέμπτης οδηγίας, άρθρο 4, στοιχείο ε', της τρίτης οδηγίας και άρθρο 19 της ενοποιημένης οδηγίας.

25 — Βλ., όσον αφορά το συμβούλιο των γραφείων, το δελτίο αξιολόγησης επιπτώσεων, το οποίο έχει προσαρτηθεί σε παράρτημα της πρότασης για την πέμπτη οδηγία [COM(2002) 244 τελικό] (ΕΕ 2002, E 227, σ. 387), και συγκεκριμένα το άρθρο 6, παράγραφος 3, υπό τον τίτλο «Διαβούλευση», όπου επισημαίνεται ότι το συμβούλιο των γραφείων «[...] αντιμετωπίζει θετικά τις κυριότερες διατάξεις της πρότασης και πρόσφερε τις υπηρεσίες του στην Επιτροπή για την επίλυση ορισμένων πολύπλοκων προβλημάτων, όπως αυτά των οχημάτων χωρίς πινακίδες κυκλοφορίας ή που φέρουν πινακίδα κυκλοφορίας η οποία δεν ανταποκρίνεται στο όχημα ή την ασφαλιστική κάλυψη των εισαγόμενων οχημάτων».

49. Όσον αφορά τις νομικές πράξεις που αφορούν την εξέλιξη του συστήματος της πράσινης κάρτας, η συμφωνία του 1973 δημοσιεύθηκε στη σειρά L της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (στο εξής: *Επίσημη Εφημερίδα*) ως παράρτημα αποφάσεως της Επιτροπής²⁶.

50. Η ίδια λύση υιοθετήθηκε και αργότερα ως προς την αποκαλούμενη πολυμερή σύμβαση εγγυήσεως μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, η οποία υπογράφηκε στη Μαδρίτη στις 15 Μαρτίου 1991, για την ενοποίηση και την αντικατάσταση των προηγούμενων συμφωνιών που αφορούσαν το σύστημα της πράσινης κάρτας²⁷.

51. Η νομική αυτή πράξη αντικαταστάθηκε στη συνέχεια από τον γενικό κανονισμό, ο οποίος είναι κρίσιμος για την προκειμένη υπόθεση²⁸. Όπως και στις προηγούμενες συμφωνίες, έτσι και στον γενικό κανονισμό σημειώνεται ότι η πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τις αρχές οι οποίες τέθηκαν με την πρώτη οδηγία. Ο γενικός κανονισμός περιέχει τρία παραρτήματα και ένα εξ αυτών είναι η πρώτη οδηγία. Στη μεταγενέστερη τροποποίηση του γενικού κανονισμού, το 2008, δηλώνεται ότι έχει ληφθεί υπόψη η πέμπτη οδηγία.

52. Το τελευταίο αυτό σημείο ίσως αποτυπώνει οπτικά με τον καλύτερο τρόπο για ποιον λόγο περιγράφεται λεπτομερώς στο παρόν τμήμα των προτάσεών μου η συμπόρευση και η συνύπαρξη των δύο συστημάτων: δηλαδή, για να καταδειχθεί σε ποιο βαθμό τα δύο αυτά συστήματα εξελίχθηκαν παράλληλα. Από πλευράς νομοπαρασκευαστικής τεχνικής, η όλη κατάσταση μοιάζει με ρωσική κούκλα: μια απόφαση της Επιτροπής περιέχει υπό τη μορφή παραρτήματος τον γενικό κανονισμό και στον γενικό αυτό κανονισμό, δηλαδή προσαρτημένη στο παράρτημα, βρίσκεται άλλη μια νομική πράξη της Ένωσης, ήτοι η πρώτη οδηγία. Το ένα στρώμα εξαρτάται από το άλλο.

53. Εν συντομία, για όλους τους ανωτέρω λόγους, σήμερα πλέον είναι αρκετά σαφές ότι, εντός της Ένωσης, το σύστημα της πράσινης κάρτας και το πλέγμα των οδηγιών για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους. Το σύστημα της πράσινης κάρτας είναι προγενέστερο, ενώ οι οδηγίες έπονται χρονικά. Οι οδηγίες εκδόθηκαν ως «πρόσθετα μέτρα ειδικά για την Ένωση», με τα οποία, στη συνέχεια, μπολιάστηκε εν μέρει και το υφιστάμενο σύστημα της πράσινης κάρτας. Έκτοτε, αμφότερα τα συστήματα εξελίσσονται παράλληλα και η Ένωση αντλεί για τα κράτη μέλη της πλήθος υποχρεώσεων και προϋποθέσεων από το σύστημα της πράσινης κάρτας.

B. Η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να ερμηνεύσει τον γενικό κανονισμό

54. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Λιθουανική Κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι η επίδικη στην κύρια δίκη απαίτηση, η οποία (αφού προβλήθηκε αρχικώς έναντι του γραφείου Α) μεταβιβάστηκε στο γραφείο Β, ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος της πράσινης κάρτας. Ωστόσο, η διαπίστωση αυτή, στην οποία αρμόδιο να προβεί είναι το αιτούν δικαστήριο κατόπιν σχετικού ελέγχου, γεννά το ερώτημα αν το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει τον γενικό κανονισμό.

26 — Βλ. την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 19 δεύτερη απόφαση της Επιτροπής. Βλ., επίσης, την έκτη απόφαση 86/220/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 1986, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 1986, L 153, σ. 54), και την ένατη απόφαση 88/369/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 18ης Μαΐου 1988, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 1988, L 181, σ. 47).

27 — Βλ. απόφαση 91/323/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 1991, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την εναρμόνιση 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 (ΕΕ 1991, L 177, σ. 25).

28 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 6.

55. Παραπέμποντας στις αποφάσεις Demouche²⁹ και Fournier³⁰, η Επιτροπή υποστήριξε, τόσο με τις γραπτές παρατηρήσεις της όσο και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι το Δικαστήριο στερείται της αρμοδιότητας να ερμηνεύσει τον γενικό κανονισμό. Η Επιτροπή διατείνεται ότι η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου, βάσει του άρθρου 267, στοιχείο β', ΣΛΕΕ, περιορίζεται αποκλειστικά στις πράξεις των θεσμικών οργάνων της Ένωσης. Ο γενικός κανονισμός δεν αποτελεί πράξη θεσμικού οργάνου της Ένωσης. Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο δεν μπορεί να τον ερμηνεύσει.

56. Δεν συμφωνώ.

57. Υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους μπορεί να προσεγγιστεί το ζήτημα της θέσης του γενικού κανονισμού στην έννομη τάξη της Ένωσης: ο τυπικός (υπό 1) και ο πιο ουσιαστικός (υπό 2). Πάντως, ανεξαρτήτως του τρόπου που θα επιλεγεί, καταλήγω στο ίδιο συμπέρασμα: σε υπόθεση όπως η προκειμένη, το Δικαστήριο μπορεί να ερμηνεύσει τον γενικό κανονισμό.

1. Τυπική προσέγγιση

58. Πρώτον, ο γενικός κανονισμός δημοσιεύθηκε ως παράρτημα στην απόφαση 2003/564³¹. Η ίδια η απόφαση αποτελεί τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης. Γενικώς, γίνεται δεκτό ότι τα παραρτήματα των νομικών πράξεων περιβάλλονται την ίδια νομική ισχύ με τις νομικές πράξεις στις οποίες προσαρτώνται³².

59. Δεύτερον, η απόφαση 2003/564 έχει δημοσιευθεί στη σειρά L της *Επίσημης Εφημερίδας*, στην οποία δημοσιεύονται δεσμευτικές νομικές πράξεις³³.

60. Τρίτον, το άρθρο 1 της ίδιας της αποφάσεως 2003/564 επιβάλλει ρητή υποχρέωση στα κράτη μέλη να απέχουν από συνοριακούς ελέγχους ασφαλίσεως όσον αφορά οχήματα προερχόμενα από άλλο κράτος μέλος ή τρίτες χώρες στις οποίες εφαρμόζεται ο γενικός κανονισμός³⁴. Επιπλέον, το άρθρο 6 της ενοποιημένης οδηγίας (πρώην άρθρο 5 της πρώτης οδηγίας) προβλέπει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν ότι τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως (τα οποία, κατά τα λοιπά, διέπονται από τον γενικό κανονισμό) θα ανταλλάσσουν συγκεκριμένες πληροφορίες. Οι υποχρεώσεις αυτές, η εκπλήρωση των οποίων προϋποθέτει την αποδοχή του γενικού κανονισμού, είναι σαφώς εκτελεστές από την άποψη του δικαίου της Ένωσης.

61. Κατ' εμέ, το συνδυαστικό αποτέλεσμα των ως άνω στοιχείων, σε επίπεδο εννόμων συνεπειών, είναι σαφές: δηλαδή, τυπική ενσωμάτωση μιας εξωγενούς νομικής πράξεως στην έννομη τάξη της Ένωσης. Θεμελιώνεται έτσι αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να ερμηνεύσει την οικεία πράξη, η οποία έχει καταστεί τμήμα αποφάσεως της Επιτροπής.

29 — Απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1987, Demouche κ.λπ. (152/83, EU:C:1987:421).

30 — Απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431).

31 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 6.

32 — Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 11ης Σεπτεμβρίου 2003, Αυστρία κατά Συμβουλίου (C-445/00, EU:C:2003:445, σκέψη 62), όπου κρίθηκε ότι «[τ]α πρωτόκολλα και τα παραρτήματα μιας πράξεως προσχωρήσεως συνιστούν διατάξεις πρωτογενούς δικαίου οι οποίες, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά, δεν μπορούν να ανασταλούν, τροποποιηθούν ή καταργηθούν παρά μόνο σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται για την αναθεώρηση των αρχικών συνθηκών».

33 — Για το κατ' αντιδιαστολή επιχείρημα ότι στη σειρά «C» δημοσιεύονται μόνον πληροφορίες, συστάσεις και γνώμες που αφορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση, βλ. αποφάσεις της 12ης Μαΐου 2011, Polska Telefonía Cyfrowa (C-410/09, EU:C:2011:294, σκέψη 35), και της 13ης Δεκεμβρίου 2012, Expedia (C-226/11, EU:C:2012:795, σκέψη 30). Βλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Wathelet στην υπόθεση DHL Express (Italy) και DHL Global Forwarding (Italy) (C-428/14, EU:C:2015:587, υποσημείωση 17).

34 — Βλ. άρθρο 1 της προαναφερθείσας στην υποσημείωση 6 αποφάσεως 2003/564: «[α]πό την 1η Αυγούστου 2003 κάθε κράτος μέλος απέχει της διενέργειας ελέγχων της ασφάλισης αστικής ευθύνης για τα οχήματα με συνήθη στάθμευση σε άλλο κράτος μέλος ή στο έδαφος [...], τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της "συμφωνίας μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και άλλων συνδεδεμένων κρατών", που συνάφθηκε στις 30 Μαΐου 2002 και επισυνάπτεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης».

2. Ουσιαστική προσέγγιση

62. Ακόμη όμως και αν επιλεγεί η προσέγγιση της «ουσίας έναντι του τύπου», θεωρώ ότι το συμπέρασμα δεν θα είναι διαφορετικό. Το αντίθετο μάλιστα: εάν εξεταστούν λεπτομερέστερα το συνολικό πλαίσιο και η λειτουργία του γενικού κανονισμού στο δίκαιο της Ένωσης, φρονώ ότι, αναπόδραστα, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο γενικός κανονισμός αποτελεί τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης.

63. Η διάρθρωση της αναλύσεώς μου επ' αυτού του ζητήματος έχει ως εξής: πρώτον, θα εξετάσω την απόφαση Demouche εντός του νομολογιακού της πλαισίου (υπό α'). Δεύτερον, θα εξηγήσω το πώς αντιλαμβάνομαι το περιεχόμενο της προαναφερθείσας αποφάσεως (υπό β'). Τρίτον, θα αναλύσω την όλη εξέλιξη της ασφαλίσεως των αυτοκινήτων οχημάτων από την έκδοση της αποφάσεως Demouche και έπειτα (υπό γ'). Τέταρτον, θα εξετάσω την πλέον πρόσφατη και εξελισσόμενη νομολογία που αφορά την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου ως προς την ερμηνεία εξωγενών νομικών πράξεων (υπό δ'). Πέμπτον, θα διερευνήσω εν συντομία έναν ενδεχομένως ευρύτερο τομέα αρμοδιότητας στον οποίο μπορούν να ενσωματωθούν οι κανόνες σχετικά με την ασφάλιση των αυτοκινήτων: την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων (υπό ε').

α) Η απόφαση Demouche σε ένα ευρύτερο πλαίσιο

64. Η υπόθεση Demouche δεν ήταν μια μεμονωμένη περίπτωση. Η επισκόπηση της νομολογίας του Δικαστηρίου προ και μετά της εκδόσεως της αποφάσεως Demouche καθιστά αρκετά σαφές ότι οι ερμηνευτικές προσεγγίσεις που επιχείρησε το Δικαστήριο και οι γενικοί εισαγγελείς του ως προς τη συμφωνία του 1972, ήτοι τον πρόδρομο του γενικού κανονισμού από νομικής απόψεως, ήταν ποικίλες.

65. Στις προτάσεις του επί της υποθέσεως Van Ameyde, ο γενικός εισαγγελέας G. Reischl αποφάσισε να «εξετάσει» τη συμφωνία του 1972 «[...] προκειμένου να εξακριβωθεί το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που συμπληρώνονται από την [εν λόγω] συμφωνία και η ερμηνεία τους, η οποία πρέπει να συνάδει με την ερμηνεία της συμφωνίας», με την τελευταία να αποτελεί «τρόπον τινά» «συστατικό στοιχείο των κοινοτικών κανόνων»³⁵.

66. Στις προτάσεις του επί της υποθέσεως Demouche, ο γενικός εισαγγελέας G. Slynn δεν υιοθέτησε πλήρως την προσέγγιση αυτή. Ιδίως, διατύπωσε ορισμένες επιφυλάξεις ως προς το κατά πόσον οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα G. Reischl θα έπρεπε να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι η συμφωνία του 1972 συνιστά πράξη θεσμικού οργάνου της Κοινότητας³⁶.

67. Ακολούθως, με την απόφαση Fournier, το Δικαστήριο ακολούθησε μια λιγότερο απόλυτη προσέγγιση σε σχέση με την ερμηνεία της αντίστοιχης συμφωνίας για το σύστημα της πράσινης κάρτας³⁷. Το προδικαστικό ερώτημα εκείνης της υποθέσεως αφορούσε την ερμηνεία της φράσεως «όχημα το οποίο έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους», η οποία περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της πρώτης οδηγίας. Είναι αξιοσημείωτο ότι το Δικαστήριο προέβη στην ερμηνεία η οποία ζητήθηκε από το αιτούν δικαστήριο μολονότι ήταν σαφές ότι στα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως εκείνης είχε εφαρμογή το σύστημα της πράσινης

35 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα G. Reischl στην υπόθεση Ufficio van Ameyde (90/76, EU:C:1977:76, σ. 1135). Με την απόφασή του, το Δικαστήριο δεν έλαβε ρητώς θέση σχετικά με το πώς αντιμετωπίζονται κατά το δίκαιο της Ένωσης οι συμφωνίες βάσει του συστήματος της πράσινης κάρτας. Σημείωσε ότι «[...] το σύστημα της πράσινης κάρτας, το οποίο αναγνωρίστηκε και τελειοποιήθηκε, μέσω διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, αποσκοπεί να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών διασφαλίζοντας παράλληλα τα συμφέροντα των ζημιωθέντων ή τραυματισθέντων προσώπων [...]», απόφαση της 9ης Ιουνίου 1977, Ufficio van Ameyde (90/76, EU:C:1977:101, σ. 1124, σκέψη 18).

36 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα G. Slynn στην υπόθεση Demouche κ.λπ. (152/83, EU:C:1987:319, σ. 3845).

37 — Απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1992, C-73/89, EU:C:1992:431.

κάρτας και όχι οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων³⁸. Κατά πάσα πιθανότητα για αυτόν τον λόγο το Δικαστήριο προσέθεσε ότι οι όροι που χρησιμοποιούνται στη συμφωνία του 1972 και στην πρώτη οδηγία δεν έχουν κατ' ανάγκην το ίδιο νόημα και ότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να δώσει στη διατύπωση που χρησιμοποιείται στη συμφωνία «[...] την έννοια που αυτό θεωρεί πρόσφορη, χωρίς να δεσμεύεται [...] από την έννοια που πρέπει να δοθεί στην πανομοιότυπη φράση [...] στην [πρώτη οδηγία]»³⁹.

68. Η αναζήτηση της ακριβούς θέσεως που καταλαμβάνουν οι πράξεις του συστήματος της πράσινης κάρτας στην έννομη τάξη της Ένωσης διαπνέει και τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. G. Jacobs στην υπόθεση Fournier⁴⁰. Ο γενικός εισαγγελέας επισήμανε ότι, μολονότι το Δικαστήριο δεν μπορεί να ερμηνεύσει τη συμφωνία του 1972, εντούτοις, τούτο δεν σημαίνει ότι το Δικαστήριο «[...] δεν έχει αρμοδιότητα να απαντήσει στο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο [...]». Κάνοντας έναν παραλληλισμό με την υπόθεση Dzodzi⁴¹ και τη συναφή νομολογία⁴², ο γενικός εισαγγελέας F. G. Jacobs κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το Δικαστήριο έπρεπε να ασκήσει την ερμηνευτική του αρμοδιότητα καθότι η συμφωνία του 1972 «[...] πέραν του να αποτελεί κλασική σύμβαση διεπόμενη από το ιδιωτικό δίκαιο, [συνιστά] ουσιαστικό στοιχείο του συστήματος που θεσπίστηκε με την [πρώτη οδηγία]. Όχι μόνον η συμφωνία προβλεπόταν από την οδηγία, αλλά η σύναψή της συνιστούσε αναβλητική αίρεση για την έναρξη ισχύος των περισσοτέρων διατάξεων της οδηγίας»⁴³.

69. Κατά την άποψή μου, η θέση του Δικαστηρίου και του γενικού εισαγγελέα στην υπόθεση Fournier καθώς και η θέση του γενικού εισαγγελέα στην υπόθεση Van Ameyde μαρτυρούν ότι ουδέποτε υπήρξε απόλυτος διαχωρισμός, «άσπρο-μαύρο», υπό την έννοια ότι το Δικαστήριο είτε έχει πλήρη είτε δεν έχει καμία αρμοδιότητα, άποψη που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποστηριχθεί με μια απλή παραπομπή στην απόφαση Demouche χωρίς να εξεταστεί το ευρύτερο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω υπόθεση. Η κατάσταση ήταν πάντοτε κάπως γκριζα. Το Δικαστήριο έχει κρίνει κατά το παρελθόν ότι το σύστημα της πράσινης κάρτας είναι αλληλένδετο με άλλες πράξεις του δικαίου της Ένωσης και ότι απλώς δεν μπορεί να αγνοηθεί από την έννομη τάξη της Ένωσης.

70. Πάντως, η λύση που επελέγη στην περίπτωση εκείνη ήταν αυτή του ερμηνευτικού παραλληλισμού μεταξύ των διατάξεων των οδηγιών και του συστήματος της πράσινης κάρτας, παρόμοια με τη λύση που υιοθετήθηκε στην απόφαση Dzodzi. Μολονότι η ίδια προσέγγιση θα μπορούσε να ακολουθηθεί και στην υπό κρίση υπόθεση, εντούτοις, φρονώ ότι έτσι δεν θα λαμβανόταν δεόντως υπόψη η βασική, και έκτοτε εξελιχθείσα σε σημαντικό βαθμό, λειτουργία την οποία πραγματικά επιτελεί το σύστημα της πράσινης κάρτας εντός της Ένωσης.

β) Το πεδίο εφαρμογής της απόφασης Demouche

71. Το προδικαστικό ερώτημα που τέθηκε στο πλαίσιο της υποθέσεως Demouche ήταν αρκετά περιορισμένο και ειδικό: αφορούσε τη ρήτρα διαιτησίας που προβλεπόταν στη συμφωνία του 1972, και ιδίως τις τροποποιήσεις που είχε επιφέρει η συμφωνία αυτή ως προς τη συγκεκριμένη ρήτρα, σε σχέση με το ίσχυε δυνάμει της αρχικής συμφωνίας του 1953⁴⁴.

38 — Τούτο επισημάνθηκε επίσης στις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα G. Tesaurο στην υπόθεση Kleinwort Benson (C-346/93, EU:C:1995:17, σημείο 14).

39 — Απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431, σκέψεις 22 και 23).

40 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. G. Jacobs στην υπόθεση Fournier (C-73/89, EU:C:1992:222, σημεία 18 και 19, σ. I-5646).

41 — Απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 1990, C-297/88 και C-197/89, EU:C:1990:360.

42 — Απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 1990, Gmurzynska-Bscher (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. G. Jacobs στην υπόθεση Fournier (C-73/89, EU:C:1992:222, σημείο 19, in fine).

44 — Ρήτρα διαιτησίας περιλαμβάνεται επίσης και στην τωρινή μορφή του γενικού κανονισμού (άρθρο 19).

72. Με άλλα λόγια, η απόφαση Demouche αφορούσε αποκλειστικά την *εσωτερική* λειτουργία του συστήματος της πράσινης κάρτας, υπό τη μορφή που αυτό είχε σχεδιαστεί τότε, και τη λειτουργία ενός μηχανισμού επιλύσεως διαφορών ο οποίος είχε τεθεί στη διάθεση των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως. Στην υπόθεση εκείνη δεν ετέθη ζήτημα ενδεχόμενης αλληλεπιδράσεως μεταξύ του γενικού κανονισμού και του συστήματος των οδηγιών, υπό την τότε μορφή του, ή του αντίκτυπου που είχε το καθεστώς αυτό σε δικαιώματα τρίτων.

73. Αντιθέτως, στην υπό κρίση υπόθεση, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει, μεταξύ άλλων, ποιες είναι οι διαδικαστικές εγγυήσεις που παρέχονται σε φερόμενους ως υπαιτίους ατυχήματος κατά των οποίων ασκείται αγωγή εξ αναγωγής σε άλλο κράτος μέλος. Η αγωγή αυτή απορρέει, ως συνέπεια, από τη λειτουργία του συστήματος της πράσινης κάρτας, το οποίο έχει ενσωματωθεί ρητώς στη νομοθεσία της Ένωσης.

74. Ως εκ τούτου, τα ερωτήματα που τίθενται στο πλαίσιο της προκειμένης υποθέσεως υπερβαίνουν κατά πολύ την εσωτερική οικονομία του γενικού κανονισμού. Είναι πολύ διαφορετικής φύσεως. Ουσιαστικά, αφορούν τις *εξωτερικές* έννομες συνέπειες που παράγει η λειτουργία του γενικού κανονισμού όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τρίτων. Από αυτή την άποψη, φρονώ ότι η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι πολύ διαφορετική σε σχέση με το ερώτημα που είχε τεθεί στην υπόθεση Demouche.

γ) Το συνολικό πλαίσιο και η εξέλιξη της ασφαλίσεως των αυτοκινήτων οχημάτων

75. Πέραν του γεγονότος ότι η απόφαση Demouche αφορούσε διαφορετικό είδος ερωτήματος, το οποίο δεν απαιτούσε από το Δικαστήριο να διερευνήσει τις ευρύτερες συνέπειες του συστήματος της πράσινης κάρτας στο δίκαιο της Ένωσης, επιβάλλεται επίσης να υπογραμμιστεί ότι ο τομέας της ασφαλίσεως των αυτοκινήτων οχημάτων μέσω του συστήματος που συνδυάζει την πράσινη κάρτα με τις οδηγίες έχει εξελιχθεί περαιτέρω, από την έκδοση της αποφάσεως Demouche το 1987.

76. Εν ολίγοις, με την πάροδο του χρόνου τα συστήματα της πράσινης κάρτας και των οδηγιών έγιναν ακόμη πιο αλληλένδετα τόσο σε ουσιαστικό και θεσμικό όσο και σε διαδικαστικό επίπεδο.

77. Η *ουσιαστική* τους διασύνδεση αναλύθηκε ήδη στα σημεία 32 έως 53 ανωτέρω. Η κατάργηση των συνοριακών ελέγχων ασφαλίσεως των οχημάτων που προέβλεπε η πρώτη οδηγία τελούσε υπό την αναβλητική αίρεση της μετέπειτα υπογραφείσας συμφωνίας του 1972. Η εν λόγω κατάργηση συνεχίζει να εξαρτάται από την αναβλητική αίρεση ότι παραμένει σε ισχύ ο γενικός κανονισμός.

78. Η *θεσμική* διασύνδεση μεταξύ των δύο συστημάτων προχωρά ακόμη περισσότερο. Σε γενικές γραμμές, σύμφωνα με το σύστημα της πράσινης κάρτας, η αποζημίωση καταβάλλεται από τα «εθνικά γραφεία ασφαλίσεως». Στις οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων, όργανα με παραπλήσιο ρόλο αναφέρονται ως «οργανισμοί αποζημιώσεως». Στην πράξη, ωστόσο, ένας ενιαίος φορέας μπορεί να λειτουργεί διττός: και ως εθνικό γραφείο ασφαλίσεως και ως οργανισμός αποζημιώσεως.

79. Σε ορισμένα κράτη μέλη, ο ίδιος φορέας αναλαμβάνει τη διευθέτηση τόσο των αξιώσεων που προκύπτουν από το σύστημα της πράσινης κάρτας όσο και αυτών που προέρχονται από τις οδηγίες. Έτσι, σε πρακτικό επίπεδο, ο ενάγων δεν δύναται να γνωρίζει πότε η ίδια αυτή αρχή λειτουργεί βάσει του συστήματος των οδηγιών και πότε ενεργεί βάσει του συστήματος της πράσινης κάρτας, δεδομένου ότι συχνά και η εθνική διαδικασία είναι ταυτόσημη. Παράδειγμα αυτής της καταστάσεως αποτελεί η ίδια η Λιθουανία. Αντιθέτως, στη Γερμανία, ως προς την καταβολή αποζημιώσεως, οι ρόλοι είναι διακριτοί μεταξύ δύο διαφορετικών οργάνων.

80. Διαδικαστικοί δεσμοί αποτυπώνονται, για παράδειγμα, στο άρθρο 6 της ενοποιημένης οδηγίας (πρώην άρθρο 5 της πρώτης οδηγίας). Κατά το άρθρο αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν την ανταλλαγή συγκεκριμένων πληροφοριακών στοιχείων μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως που υπάγονται στο σύστημα της πράσινης κάρτας.

81. Εξάλλου, όπως ορίζει το άρθρο 19 της ενοποιημένης οδηγίας (πρώην άρθρο 4, στοιχείο ε΄, της τρίτης οδηγίας)⁴⁵, ο διακανονισμός των αξιώσεων που προέρχονται από οποιοδήποτε από τα δύο συστήματα διευθετείται βάσει της ίδιας διαδικασίας.

82. Εντελώς συμπληρωματικά, θα μπορούσε να προστεθεί ότι ακόμη και τα ίδια τα έγγραφα του συμβουλίου των γραφείων, τα οποία είναι διαθέσιμα στο κοινό, αντικατοπτρίζουν πόσο διασυνδεδεμένα είναι τα συστήματα της πράσινης κάρτας και των οδηγιών. Κάνουν λόγο για «πυλώνα της πράσινης κάρτας» και σε «πυλώνα των οδηγιών», τους οποίους θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι παρουσιάζουν ως επιμέρους στοιχεία ενός ενιαίου ευρύτερου συστήματος.

83. Κατά την άποψή μου, από τις ανωτέρω παρατηρήσεις συνάγεται ότι το σύστημα της πράσινης κάρτας, μολοντί από τυπικής απόψεως παραμένει ανεξάρτητο, εντούτοις, έχει συνδεθεί σε τόσο μεγάλο βαθμό με το σύστημα της Ένωσης που, επί της ουσίας, αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο με αυτό⁴⁶.

δ) Η πρόσφατη νομολογία σχετικά με την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου ως προς την ερμηνεία εξωγενών πράξεων

84. Πέραν της εσωτερικής εξελίξεως του συστήματος της ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων, καθοριστική σημασία έχει επίσης και το ευρύτερο πλαίσιο της πλέον πρόσφατης νομολογίας σχετικά με την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Ήδη από την έκδοση της αποφάσεως *Sevince*⁴⁷, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η ερμηνευτική του αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ δεν περιορίζεται σε πράξεις οι οποίες έχουν εκδοθεί, υπό αυστηρή έννοια, από θεσμικά όργανα, οργανισμούς ή υπηρεσίες της Ένωσης. Η αρμοδιότητα αυτή εκτείνεται και σε πράξεις οι οποίες μολοντί εκδόθηκαν εκτός του θεσμικού πλαισίου της Ένωσης, εντούτοις, στη συνέχεια κατέστησαν τμήματα της έννομης τάξεως της Ένωσης. Τέτοια επέκταση της αρμοδιότητας δικαιολογείται από τον ίδιο τον σκοπό του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του συνόλου των διατάξεων που αποτελούν τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης⁴⁸.

85. Πλέον πρόσφατα, με την απόφαση *Elliott*, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την αρμοδιότητά του ως προς την ερμηνεία εναρμονισμένου προτύπου το οποίο είχε εκδοθεί από τη CEN (έναν οργανισμό ιδιωτικού δικαίου) και είχε δημοσιευθεί στη σειρά C της *Επίσημης Εφημερίδας*. Το Δικαστήριο σημείωσε ότι τέτοιου είδους πρότυπα αποτελούν τμήμα του δικαίου της Ένωσης, πολλώ δε μάλλον όταν η συμμόρφωση προς αυτά επιβάλλεται από την Επιτροπή⁴⁹.

45 — Το άρθρο 4, στοιχείο ε΄, προστέθηκε στην τρίτη οδηγία με την πέμπτη οδηγία. Βλ. αιτιολογική σκέψη 22 της πέμπτης οδηγίας. Παρομοίως, στην ιστοσελίδα του συμβουλίου των γραφείων παρατίθεται ένα ιστορικό το οποίο περιλαμβάνει συνδυαστικά, με χρονολογική σειρά, τις εξελίξεις που σημειώθηκαν στο πλαίσιο του συστήματος τόσο της πράσινης κάρτας όσο και της Ένωσης: <http://www.cobx.org>. Η μηχανή αναζήτησεως της ιστοσελίδας του συμβουλίου των γραφείων, η οποία προορίζεται για χρήση από τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, παρέχει στον χρήστη τη δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ οργάνων που υπάγονται στο ένα ή στο άλλο σύστημα.

46 — Αξίζει να προστεθεί ότι πρόσφατως το Supreme Court (Ανώτατο Δικαστήριο, Ηνωμένο Βασίλειο) υιοθέτησε μια ανάλογη θέση σχετικά με τον σύνδεσμο μεταξύ της τέταρτης οδηγίας και της συμφωνίας μεταξύ των οργανισμών αποζημιώσεων και των ταμείων εγγυήσεων που προβλέπεται από την τέταρτη οδηγία, με τρόπο παρόμοιο με αυτά που ορίζει η πρώτη οδηγία για τη συμφωνία του 1972. Το Supreme Court (Ανώτατο Δικαστήριο) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αμφότερα αυτά τα συστήματα δεν θα πρέπει να εξετάζονται «υπερβολικά από τεχνική σκοπιά» αλλά αντιθέτως «ως τμήματα ενός συνεκτικού συστήματος, το οποίο πρέπει να εξετάζεται και να ερμηνεύεται ως ενιαίο σύνολο»: απόφαση *Moreno* κατά *The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52, σκέψη 33 (υπό Lord Mance).

47 — Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ήταν αρμόδιο να ερμηνεύσει τις αποφάσεις οργάνου που είχε ιδρυθεί με διεθνή συμφωνία συναφθείσα από την Ένωση και έχει επιφορτιστεί με την εφαρμογή τη συμφωνίας αυτής. Αποφάσεις της 20ής Σεπτεμβρίου 1990, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, σκέψεις 8 έως 12), και της 21ης Ιανουαρίου 1993, *Deutsche Shell* (C-188/91, EU:C:1993:24, σκέψεις 17 έως 19).

48 — Αποφάσεις της 20ής Σεπτεμβρίου 1990, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, σκέψη 11), και της 27ης Οκτωβρίου 2016, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, σκέψη 34).

49 — Απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2016, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, σκέψεις 40, 43 και 46).

86. Εφόσον κάτι τέτοιο ισχύει για ένα τεχνικό πρότυπο το οποίο δημοσιεύθηκε ως απλή *ανακοίνωση* στη σειρά C της *Επίσημης Εφημερίδας*, δεν μπορώ παρά να συμπεράνω ότι το ίδιο πρέπει να ισχύει, κατά μείζονα λόγο, για ένα τμήμα αποφάσεως της Επιτροπής που έχει δημοσιευθεί ως *δεσμευτική νομική πράξη* στη σειρά L της *Επίσημης Εφημερίδας*. Εξάλλου, όπως προανέφερα, με την εν λόγω απόφαση επιβάλλονται ορισμένες υποχρεώσεις⁵⁰ οι οποίες πρέπει να τηρούνται και η Επιτροπή είναι αρμόδια να ελέγχει τη συμμόρφωση προς αυτές.

87. Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται περαιτέρω από ένα γενικότερο επιχείρημα συνταγματικού χαρακτήρα. Προσφάτως, στην απόφαση *Ledra Advertising*⁵¹, το Δικαστήριο έκρινε ότι, ακόμη και αν διαπιστωθεί ότι συγκεκριμένη πράξη δεν αποτελεί πράξη θεσμικού οργάνου της Ένωσης, κατά της οποίας μπορεί να ασκηθεί η προσφυγή του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, εντούτοις, τούτο δεν θωρακίζει κατ' ανάγκην την Ένωση έναντι της εξωσυμβατικής της ευθύνης κατά την έννοια του άρθρου 340 ΣΛΕΕ. Κατ' αναλογία, αυτό σημαίνει ότι ακόμη και αν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης ενεργούν, κατά κάποιον τρόπο, ατύπως, τούτο δεν συνεπάγεται ότι εκφεύγουν παντελώς του δικαστικού ελέγχου.

88. Κατά τη γνώμη μου, η ίδια λογική θα πρέπει να ισχύει ακόμη αυστηρότερα στις περιπτώσεις όπου θεσμικό όργανο της Ένωσης αποφασίζει να ενσωματώσει στο δίκαιο της Ένωσης μια αρχικώς εξωγενή νομική πράξη και να αντλήσει από αυτήν έννομες συνέπειες εφαρμόζοντάς την, επί της ουσίας, εσωτερικά. Εφόσον συμβεί κάτι τέτοιο, αυτό το θεσμικό όργανο δεν μπορεί ακολούθως να «κάνει τα στραβά μάτια» και να υποστηρίξει ότι αφού η οικεία πράξη εκδόθηκε αρχικώς από τρίτον δεν συνιστά πράξη του ιδίου. Τέτοιες «μαύρες τρύπες» στον δικαστικό έλεγχο νομιμότητας δεν συνάδουν με το όραμα μιας Ένωσης που βασίζεται στην αρχή του κράτους δικαίου⁵².

ε) Ενσωματωμένοι κανόνες οι οποίοι επηρεάζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων

89. Τέλος, υπάρχει και ένα καταληκτικό, μάλλον δευτερεύον πλην όμως κρίσιμο, ζήτημα το οποίο χρήζει αναφοράς: το συνολικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργούν τόσο ο γενικός κανονισμός όσο και οι οδηγίες, καθώς και ο σκοπός για τον οποίο αμφότερα αυτά τα συστήματα εισήχθησαν στην έννομη τάξη της Ένωσης.

90. Όπως προαναφέρθηκε, και τα δύο συστήματα προβλέφθηκαν ως εργαλεία για την υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων⁵³. Με την πάροδο του χρόνου, συνδέθηκαν με αμφότερα τα συστήματα και άλλα στοιχεία της ελεύθερης κυκλοφορίας, όπως η παροχή υπηρεσιών, και δη ασφαλιστικών υπηρεσιών (όπως αναγνωρίζεται ρητώς τόσο στην τέταρτη όσο και στην ενοποιημένη οδηγία)⁵⁴.

91. Εν προκειμένω, είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι η συμμετοχή κράτους μέλους στο σύστημα της πράσινης κάρτας, μέσω είτε του γενικού κανονισμού είτε κάποιας εκ των προγενέστερων σχετικών συμφωνιών, έχει σαφή αντίκτυπο στην ελευθερία των προσώπων να διέρχονται τα σύνορα εντός της Ένωσης⁵⁵.

50 — Βλ., ανωτέρω, σημεία 58 έως 61 των παρουσών προτάσεων.

51 — Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2016, *Ledra Advertising* κ.λπ. κατά Επιτροπής και ΕΚΤ (C-8/15 P έως C-10/15 P, EU:C:2016:701).

52 — Απόφαση της 23ης Απριλίου 1986, *Les Verts* κατά Κοινοβουλίου (294/83, EU:C:1986:166, σκέψη 23)· της 25ης Ιουλίου 2002, *Unión de Pequeños Agricultores* κατά Συμβουλίου (C-50/00 P, EU:C:2002:462, σκέψη 38), και της 26ης Ιουνίου 2012, *Πολωνία* κατά Επιτροπής (C-335/09 P, EU:C:2012:385, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

53 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 39 των παρουσών προτάσεων.

54 — Βλ., για παράδειγμα, αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2 της τέταρτης οδηγίας ή αιτιολογική σκέψη 2 της ενοποιημένης οδηγίας.

55 — Βλ., για παράδειγμα, την εξαίρεση που αφορά την Ελλάδα η οποία προβλέπεται από την τέταρτη απόφαση 86/218/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 1986, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 1986, L 153, σ. 52).

92. Ως εκ τούτου, το ζήτημα της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου θα μπορούσε να προσεγγιστεί εναλλακτικά (ή συμπληρωματικά), όχι μέσω του άρθρου 267, στοιχείο β', ΣΛΕΕ αλλά, αντιθέτως, μέσω του άρθρου 267, στοιχείο α', ΣΛΕΕ. Δεν υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία ότι το αντικείμενο της υπό κρίση υποθέσεως εμπίπτει πλήρως στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία. Σε τελική ανάλυση, οι κανόνες του παραγωγού δικαίου της Ένωσης, ήτοι οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων και η ενοποιημένη οδηγία, που καλύπτουν τον ίδιο ουσιαστικό τομέα με τον γενικό κανονισμό, θεσπίστηκαν προκειμένου να διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της Ένωσης.

93. Τούτο έχει δύο συνέπειες. Πρώτον, λαμβανομένης υπόψη της αλληλεπιδράσεως μεταξύ των δύο συστημάτων, προκύπτει η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή των αντίστοιχων στοιχείων του παραγωγού δικαίου της Ένωσης, ήτοι της ενοποιημένης οδηγίας και του γενικού κανονισμού, θα είναι ομοιόμορφη⁵⁶. Δεύτερον, είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η λειτουργία αυτών των πράξεων δεν θα επηρεάζει δυσμενώς την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, όπως οι φερόμενοι ως υπαίτιοι ατυχήματος, κατά τρόπο ασύμβατο προς διατάξεις του πρωτογενούς δικαίου.

94. Το γεγονός ότι το οικείο αντικείμενο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων έχει επίσης αντίκτυπο στη δυνατότητα εφαρμογής των δικονομικών δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων διαδίκων, όπως αυτά κατοχυρώνονται ιδίως στο άρθρο 47 του Χάρτη και εκτίθενται από το αιτούν δικαστήριο.

95. Κατά το άρθρο 51, παράγραφος 1, του Χάρτη, οι διατάξεις του απευθύνονται στα κράτη μέλη μόνον όταν αυτά εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης⁵⁷. Συμμορφούμενα με την απόφαση της Επιτροπής η οποία ενσωμάτωσε στην έννομη τάξη της Ένωσης τον γενικό κανονισμό, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 51, παράγραφος 1, του Χάρτη. Κατά συνέπεια, και για αυτόν τον λόγο, οι εγγυήσεις που κατοχυρώνονται στον Χάρτη τυγχάνουν εφαρμογής εν προκειμένω.

στ) Συμπέρασμα περί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου

96. Υπό το πρίσμα όλων των ανωτέρω παρατηρήσεων, τόσο τυπικών όσο και ουσιαστικών, το ενδιάμεσο συμπέρασμα στο οποίο καταλήγω είναι ότι το Δικαστήριο έχει αρμοδιότητα να ερμηνεύσει τον γενικό κανονισμό που προσαρτάται στην απόφαση της Επιτροπής.

Γ. Τα δικαιώματα τρίτων στο πλαίσιο της λειτουργίας του γενικού κανονισμού

97. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον η ενοποιημένη οδηγία και ο γενικός κανονισμός επιτρέπουν σε εθνικό γραφείο ασφαλίσεως, εν προκειμένω στο γραφείο Β, να στηρίξει την αξίωση αποζημιώσεως που ασκεί κατά προσώπων όπως οι εναγόμενοι, απλώς και μόνο στο γεγονός ότι το ποσό της απαιτήσεως αποδόθηκε από το γραφείο Β σε άλλο εθνικό γραφείο ασφαλίσεως, εν προκειμένω στο γραφείο Α. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το γραφείο Β (ως ενάγον) θα πρέπει να αποδείξει πλήρως την ευθύνη στην οποία εδράζεται η απαίτησή του και, κατά συνέπεια, το ύψος της ζημίας στο κράτος μέλος του εναγομένου (πρώτο ερώτημα).

56 — Είτε από τη σκοπιά των διατάξεων της Συνθήκης, όπως συμβαίνει στο παρόν τμήμα, είτε από την άποψη της οριζόντιας πλεονεκτικής θέσεως, το οποίο θα επανέφερε στο προσκήνιο τον τύπου Fournier παραλληλισμό της αποφάσεως Dzodzi που υιοθετεί ο γενικός εισαγγελέας E. G. Jacobs (βλ., ανωτέρω, σημείο 68 και υποσημείωση 40 των παρουσών προτάσεων).

57 — Αποφάσεις της 6ης Οκτωβρίου 2015, Delvigne (C-650/13, EU:C:2015:648, σκέψεις 25 έως 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία)· της 25ης Μαΐου 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, σκέψη 43 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), και της 6ης Οκτωβρίου 2016, Paoletti κ.λπ. (C-218/15, EU:C:2016:748, σκέψεις 13 έως 15 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

98. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής πληροφοριών που υπέχει το γραφείο Α έναντι προσώπων όπως οι από κοινού εναγόμενοι και το ενάγον (δεύτερο και τρίτο ερώτημα). Επιπλέον, διερωτάται σχετικά με τις συνέπειες της ενδεχομένης μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση αυτή (τέταρτο ερώτημα). Τέλος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά εάν το ποσό που αποδόθηκε από το ένα γραφείο ασφαλίσεως στο άλλο θα πρέπει να θεωρηθεί, υπό το πρίσμα του γενικού κανονισμού, ως μη επιστρεπτέος κίνδυνος και όχι ως χρηματική υποχρέωση (πέμπτο ερώτημα).

99. Το πρώτο ερώτημα που τίθεται από το αιτούν δικαστήριο συνδέεται κατ' ουσίαν με το βάρος αποδείξεως που φέρει το ενάγον της κύριας δίκης. Τούτο, με τη σειρά του, σχετίζεται με το ζήτημα των διαδικαστικών εγγυήσεων που θα έπρεπε να παρασχεθούν στους από κοινού εναγομένους. Φρονώ ότι η απάντηση σε αυτό το ερώτημα έχει θεμελιώδη σημασία για την έκβαση της αγωγής της κύριας δίκης.

100. Αντιθέτως, τα λοιπά ερωτήματα αφορούν τις υποχρεώσεις μεταξύ των γραφείων Α και Β. Εκτιμώ ότι οι απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα δεν θα παράσχουν χρήσιμη καθοδήγηση όσον αφορά τα συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις που ανακύπτουν στην έννομη σχέση μεταξύ του γραφείου Β και των εναγομένων και που αποτελούν το αντικείμενο της αγωγής της κύριας δίκης η οποία εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου.

101. Για τους λόγους αυτούς, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και εφόσον αποφασίσει να συνταχθεί με την πρότασή μου, σε μεγάλο βαθμό, παρέλκει η απάντηση στα λοιπά προδικαστικά ερωτήματα.

102. Καταρχάς, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί εκ προοιμίου ότι στην υπό κρίση υπόθεση δεν έχουν εφαρμογή οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων. Όπως σημείωσε η Επιτροπή στις γραπτές της παρατηρήσεις και όπως επιβεβαίωσε η Λιθουανική Κυβέρνηση κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η αξίωση που αφορά το επίδικο ατύχημα διευθετήθηκε βάσει του συστήματος της πράσινης κάρτας. Η επαλήθευση αυτής της πραγματικής διαπιστώσεως εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο. Πάντως, ελλείψει οποιωνδήποτε στοιχείων περί του αντιθέτου, έχω την άποψη ότι το υποβληθέν ερώτημα πρέπει να απαντηθεί αποκλειστικά και μόνον υπό το πρίσμα του γενικού κανονισμού.

103. Όμως, ο γενικός κανονισμός σιωπά ως προς τις δικονομικές προϋποθέσεις υπό τις οποίες εθνικό γραφείο ασφαλίσεως, το οποίο υποκαθίσταται στα δικαιώματα άλλου εθνικού γραφείου ασφαλίσεως, δύναται να ασκήσει αγωγή όπως αυτή της κύριας δίκης. Ο γενικός κανονισμός αφορά τις σχέσεις μεταξύ των αντίστοιχων εθνικών γραφείων ασφαλίσεως.

104. Επομένως, συνάγεται ότι οι κανόνες που διέπουν τόσο τη διαδικασία όσο και την ουσία αγωγής αποζημιώσεως όπως η αγωγή εξ αναγωγής που άσκησε το ενάγον στην υπόθεση της κύριας δίκης ρυθμίζονται εξ ολοκλήρου από το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ασκείται η εν λόγω αγωγή.

105. Ωστόσο, όπως εξήγησα ανωτέρω, στο τμήμα Β των προτάσεών μου, ο γενικός κανονισμός έχει ενσωματωθεί σε απόφαση της Επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό, κατέστη τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης. Επιπλέον, δεδομένου ότι αυτός λειτουργεί ως εργαλείο ενισχύσεως της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και, ως εκ τούτου, θέτει τα πρόσωπα αυτά πλήρως εντός του πεδίου εφαρμογής του, τυγχάνουν εφαρμογής οι ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπει ο Χάρτης. Εντός αυτού ακριβώς του πλαισίου θα εξετάσω την αναφορά του εθνικού δικαστηρίου στο άρθρο 47 του Χάρτη (δικαίωμα σε πραγματική προσφυγή και δίκαιη δίκη) που περιλαμβάνεται στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα.

106. Συνεπώς, παρίσταται η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι η δικαστική ικανοποίηση των αξιώσεων που εγείρονται βάσει του γενικού κανονισμού θα συμμορφώνεται προς τις ελάχιστες διαδικαστικές εγγυήσεις που κατοχυρώνονται από τον Χάρτη. Οι εγγυήσεις αυτές δεν ισχύουν μόνον όσον αφορά τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων αλλά και ως προς τους φερόμενους ως υπαιτίους των ατυχημάτων αυτών, οι οποίοι ευθύνονται για την καταβολή της σχετικής αποζημιώσεως. Υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, όπου η υπαιτιότητα ως προς το επίμαχο ατύχημα φαίνεται να βαρύνει αμφότερους τους οδηγούς, είναι ακόμη πιο σημαντική η υιοθέτηση μιας ισορροπημένης προσεγγίσεως.

107. Σε επίπεδο οριζόντιας συγκρίσεως, οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων περιέχουν κανόνες, έστω και πολύ στοιχειώδεις, σχετικά με το δικαίωμα υποκαταστάσεως ενός οργανισμού αποζημιώσεως έναντι του υπαιτίου του ατυχήματος που προκάλεσε ζημία στο θύμα εκτός της χώρας διαμονής του/της⁵⁸.

108. Μολονότι η υπό κρίση υπόθεση δεν αφορά μια τέτοια υποθετική περίπτωση⁵⁹, εντούτοις, είναι δύσκολο να υποστηριχθεί ότι οι ελάχιστες διαδικαστικές εγγυήσεις που θα πρέπει να ισχύουν σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα πρέπει να ερμηνεύονται κατά τρόπο σύμφωνο και ως προς τις απαιτήσεις εξ αναγωγής που εγείρονται σε άλλες περιπτώσεις, όπως αυτή της κύριας δίκης.

109. Λαμβανομένου υπόψη της διασυνδέσεως που παρουσιάζουν οι οδηγίες και το σύστημα της πράσινης κάρτας εντός της Ένωσης, φρονώ ότι για όλους τους υπαιτίους ατυχημάτων θα πρέπει να εφαρμόζεται ένα κοινό ελάχιστο επίπεδο προστασίας βάσει του άρθρου 47 του Χάρτη. Εάν η προστασία αυτή παρέχεται από το ένα μόνο σύστημα, το άλλο δεν πρέπει να εξελίσσεται μεμονωμένα εντός της έννομης τάξεως της Ένωσης.

110. Στο πλαίσιο αυτό και με αυτά τα δεδομένα κατά νου, ποιο είναι το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο προστασίας σε σχέση με μια αγωγή εξ αναγωγής όπως αυτή της κύριας δίκης;

111. Η αξίωση της κύριας δίκης φαίνεται να είναι μια αστική απαίτηση λόγω εξωσυμβατικής/αδικοπρακτικής ευθύνης. Υπό όρους διαδικαστικών εγγυήσεων, το δικαίωμα των διαδίκων σε πραγματική προσφυγή και δίκαιη και δημόσια δίκη κατά την έννοια του άρθρου 47 του Χάρτη σημαίνει ουσιαστικά⁶⁰ ότι οι από κοινού εναγόμενοι θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αμυνθούν έναντι του ισχυρισμού σχετικά με την υπαιτιότητα και το ύψος της αιτούμενης αποζημιώσεως. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να παρέχεται είτε στο πλαίσιο της δίκης που λαμβάνει χώρα στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα (εφόσον υπήρξε τέτοια διαδικασία) είτε κατά την ένδικη διαδικασία στο κράτος μέλος όπου ασκείται η αγωγή εξ αναγωγής.

112. Εάν ο φερόμενος ως υπαίτιος ατυχήματος ερχόταν αντιμέτωπος με την αυτόματη εκτέλεση μιας συμφωνίας διακανονισμού η οποία, αφενός, συνήφθη στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα και, αφετέρου, ο ίδιος δεν συμμετείχε στη σύναψή της, τούτο θα ήταν ασύμβατο με τις ως άνω απαιτήσεις. Στο ίδιο συμπέρασμα θα κατέληγα και αν η οικεία κατάσταση χαρακτηριζόταν ως *res inter alios acta*⁶¹ ή εξεταζόταν υπό το πρίσμα της συναφούς έννοιας του σχετικού αποτελέσματος των συμβάσεων⁶². Με

58 — Ο κανόνας αυτός εισήχθη με την τέταρτη οδηγία (βλ. άρθρα 20 έως 26 της ενοποιημένης οδηγίας).

59 — Από τα πραγματικά περιστατικά τα οποία εκθέτει το αιτούν δικαστήριο δεν προκύπτει ότι ο K. Floros υπέστη ζημία εκτός του κράτους μέλους στο οποίο διαμένει.

60 — Βλ., υπ' αυτήν την έννοια, για παράδειγμα, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Επανεξέταση Arango Jaramillo κ.λπ. κατά ΕΤΕπ (C-334/12 RX-II, EU:C:2013:134, σκέψεις 41 έως 42) της 30ής Απριλίου 2014, FLSmidth κατά Επιτροπής (C-238/12 P, EU:C:2014:284, σκέψη 112 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), και της 25ης Μαΐου 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, σκέψεις 44 και 45 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

61 — Πρόκειται για την αρχή «ο τρίτος σε σχέση με μια σύμβαση δεν δύναται ούτε να αντλήσει όφελος ούτε να υποστεί τις έννομες συνέπειές της» η οποία στα λατινικά διατυπώνεται ως «Res inter alios acta aliis neque nocere, neque prodesse potest». Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Ruiz-Jarabo Colomer στην υπόθεση Seagon κατά Deko Marty Belgium (C-339/07, ECLI:EU:C:2008:575, σημείο 26 και υποσημείωση 12).

62 — Βλ. απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2013, Refcomp (C-543/10, EU:C:2013:62, σκέψη 16), η οποία παραπέμπει στο γαλλικό δίκαιο. Βλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα J. Mazák στην υπόθεση Masdar (C- 47/07 P, EU:C:2008:342, σημείο 48).

άλλα λόγια, η ικανοποίηση αξιώσεως αποζημιώσεως μέσω αγωγής εξ αναγωγής βάσει του συστήματος της πράσινης κάρτας δεν μπορεί να λειτουργήσει επί τη βάσει της αρχής της αμοιβαίας αναγνωρίσεως⁶³. Όμως, από τα πραγματικά περιστατικά της δικογραφίας φαίνεται ότι η πρωτόδικη απόφαση της κύριας δίκης ακολούθησε αυτήν ακριβώς τη συλλογιστική.

113. Οι ακριβείς λεπτομέρειες των διαδικαστικών εγγυήσεων που πρέπει να ισχύουν όσον αφορά πρόσωπα όπως οι από κοινού εναγόμενοι της κύριας δίκης εναπόκεινται στον σχεδιασμό των κρατών μελών. Πάντως, η απλή ενημέρωση εκ μέρους γραφείου ασφαλίσεως ευρισκόμενου σε άλλο κράτος μέλος ότι η αποζημίωση καταβλήθηκε βάσει των διεθνών κανονισμών, επ' ουδενί μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά επαρκή απόδειξη της υπαιτιότητας και, συνακόλουθα, του ύψους της αιτούμενης αποζημιώσεως. Τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται η αξίωση που ασκείται από εθνικό γραφείο ασφαλίσεως μέσω αγωγής εξ αναγωγής κατά προσώπου το οποίο φέρεται ως υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος στο κράτος μέλος όπου το όχημα είναι καταχωρισμένο θα πρέπει να αποδεικνύονται πλήρως σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν την αστική ευθύνη σε αυτό το κράτος μέλος.

114. Εν συντομία: παρά το γεγονός ότι έχει ενσωματωθεί στην έννομη τάξη της Ένωσης μέσω αποφάσεως της Επιτροπής, ο γενικός κανονισμός δεν καθιερώνει καθεστώς «αμοιβαίας αναγνωρίσεως». Το πώς ακριβώς ασκείται μια πιθανή αγωγή εξ αναγωγής αποτελεί ζήτημα του εθνικού δικαίου. Ωστόσο, το άρθρο 47 του Χάρτη απαιτεί ο φερόμενος ως υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, εφόσον αμφισβητεί την υπαιτιότητά του, να έχει πρόσβαση στη δικαιοσύνη. Τούτο μπορεί να συμβεί είτε στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα είτε στο κράτος μέλος όπου ασκείται η αγωγή εξ αναγωγής κατά του προσώπου αυτού. Εν πάση περιπτώσει, το δικαίωμα σε δίκαιη δίκη δεν είναι δυνατόν να χάνεται στην πορεία. Δεν μπορεί να εξαφανιστεί στις ρωγμές που δημιουργούνται μεταξύ των εννόμων τάξεων.

V. Πρόταση

115. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα που του υπέβαλε το Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Ανώτατο Δικαστήριο, Λιθουανία) ως εξής:

Ο γενικός κανονισμός του συμβουλίου των γραφείων, ο οποίος συνήφθη με τη συμφωνία της 30ής Μαΐου 2002, όπως αυτή προσαρτάται στην απόφαση 2003/564/EK της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2003, για την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τους ελέγχους ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάλλει την αυτόματη εκτέλεση συμφωνίας διακανονισμού που έχει συναφθεί χωρίς τη συμμετοχή του φερόμενου ως υπαίτιου τροχαίου ατυχήματος στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα έναντι του προσώπου αυτού στο κράτος μέλος όπου είναι καταχωρισμένο το οικείο όχημα.

Τα στοιχεία οποιασδήποτε τέτοιας αξιώσεως ασκείται από εθνικό γραφείο ασφαλίσεως στο κράτος μέλος όπου είναι καταχωρισμένο το όχημα μέσω ασκήσεως αγωγής εξ αναγωγής κατά του προσώπου που φέρεται ως υπαίτιος του ατυχήματος θα πρέπει να αποδεικνύονται πλήρως σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που διέπει την αστική ευθύνη σε αυτό το κράτος μέλος, με ταυτόχρονη τήρηση, ιδίως, των εγγυήσεων που κατοχυρώνονται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

63 — Κάτι τέτοιο θα ήταν παρόμοιο με το σύστημα που θεσπίζει ο κανονισμός 1215/2012. Το σύστημα αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη δικαστικής αποφάσεως, η οποία, κατ' αρχήν, διασφαλίζει ότι οι εφαρμοστέες διαδικαστικές εγγυήσεις έχουν τηρηθεί. Κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1).