



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 10ης Οκτωβρίου 2017\*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 90/232/ΕΟΚ – Άρθρο 1 – Ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού – Υποχρεωτική ασφάλιση – Άμεσο αποτέλεσμα – Οδηγία 84/5/ΕΟΚ – Άρθρο 1, παράγραφος 4 – Οργανισμός που καταβάλλει αποζημίωση για υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή ανασφάλιστο – Δυνατότητα επίκλησης οδηγίας έναντι του κράτους – Προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένας ιδιωτικός οργανισμός μπορεί να θεωρηθεί κρατικός φορέας, με συνέπεια να είναι δυνατή η επίκληση έναντι αυτού διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα»

Στην υπόθεση C-413/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Supreme Court (Ανώτατο Δικαστήριο, Ιρλανδία) με απόφαση της 12ης Μαΐου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Ιουλίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

**Elaine Farrell**

κατά

**Alan Whitty,**

**Minister for the Environment,**

**Ireland,**

**Attorney General,**

**Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, Πρόεδρο, Α. Tizzano, Αντιπρόεδρο, R. Silva de Lapuerta, Μ. Ilešič, L. Bay Larsen, Α. Rosas και J. Malenovský, προέδρους τμήματος, E. Juhász, Α. Borg Barthet (εισηγητή), D. Šváby, Μ. Berger, Α. Prechal, Κ. Jürimäe, Κ. Λυκούργο και Μ. Βηλαρά, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: T. Millett, βοηθός γραμματέας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Ιουλίου 2016,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο Minister for the Environment, η Ireland και ο Attorney General, εκπροσωπούμενοι από τις E. Creedon και S. Purcell, επικουρούμενες από τους J. Connolly, SC, και C. Toland, BL,
- η Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), εκπροσωπούμενη από τους J. Walsh, solicitor, και B. Murray, barrister, καθώς και από τους L. Reidy και B. Kennedy, SC,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και D. Colas καθώς και από την C. David,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους H. Krämer και K.-Ph. Wojcik,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 22ας Ιουνίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά το ζήτημα εάν οι δυνάμενες να έχουν άμεσο αποτέλεσμα διατάξεις της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17), όπως έχει τροποποιηθεί με την τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990 (ΕΕ 1990, L 129, σ. 33, στο εξής: δεύτερη οδηγία), είναι αντιτάξιμες έναντι οργανισμού ιδιωτικού δικαίου στον οποίον έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η αποστολή που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας αυτής.
- 2 Η αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς με αντιδίκους, πρωτοδίκως, την Elaine Farrell, αφενός, και τον Alan Whitty, τον Minister for the Environment (Υπουργό Περιβάλλοντος, Ιρλανδία), την Ireland (Ιρλανδία), τον Attorney General, καθώς και τη Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), αφετέρου, με αντικείμενο την καταβολή αποζημίωσης στην E. Farrell λόγω σωματικών βλαβών που υπέστη σε τροχαίο ατύχημα.

### ***Το νομικό πλαίσιο***

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

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

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

4 Το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας ορίζει:

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

[...]

4. 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 που προβλέπεται στην παράγραφο 1. Η διάταξη αυτή δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να προσδώσουν ή όχι στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού επικουρικό χαρακτήρα, ούτε το δικαίωμα να ρυθμίζουν τις προσφυγές μεταξύ του οργανισμού αυτού και του υπεύθυνου ή των υπεύθυνων του ατυχήματος και των άλλων ασφαλιστών ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν το θύμα για το ίδιο ατύχημα. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στον οργανισμό να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει το θύμα καθ' οιονδήποτε τρόπο ότι το υπεύθυνο για το ατύχημα μέρος δεν είναι σε θέση ή αρνείται να πληρώσει.

[...]»

5 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας:

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

6 Η δεύτερη, η τρίτη, η τέταρτη και η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας 90/232 (στο εξής: τρίτη οδηγία) έχουν ως εξής:

«[...] η [πρώτη οδηγία], στο άρθρο 3, επιβάλλει σε κάθε κράτος μέλος να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων, ο συνήθης τόπος στάθμευσης των οποίων βρίσκεται στο έδαφός του, να καλύπτεται από ασφάλιση· [...] οι καλυπτόμενες ζημιές καθώς και οι όροι της ασφάλισης αυτής πρέπει να καθορίζονται στα πλαίσια των μέτρων αυτών·

[...] με τη [δεύτερη οδηγία], μειώνονται σημαντικά οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το επίπεδο και το περιεχόμενο της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης· [...] πάντως, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην κάλυψη της εν λόγω ασφάλισης·

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

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

7 Κατά το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας:

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

8 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 2, της τρίτης οδηγίας, η Ιρλανδία είχε προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 για να συμμορφωθεί με το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής όσον αφορά τους επιβάτες που καταλαμβάνουν την πίσω θέση μοτοσικλέτας και προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να συμμορφωθεί με το εν λόγω άρθρο 1 όσον αφορά τα λοιπά οχήματα.

*Το ιρλανδικό δίκαιο*

9 Το άρθρο 56 του Road Traffic Act 1961 (νόμου του 1961 για την οδική κυκλοφορία), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος του 1961), υποχρεώνει κάθε χρήστη μηχανοκίνητου οχήματος να καλύπτεται από ασφάλεια για τον κίνδυνο πρόκλησης σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών σε τρίτους σε δημόσιο χώρο. Ωστόσο, η εν λόγω υποχρέωση ασφάλισης δεν ισχύει για τις ζημιές ή βλάβες τις οποίες υφίστανται τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρη του οχήματος μη εξοπλισμένα για τη μεταφορά επιβατών.

10 Κατά το άρθρο 78 του νόμου του 1961, οι ασφαλιστικοί φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να είναι μέλη της MIBI.

11 Η MIBI είναι εταιρία περιορισμένης ευθύνης χωρίς εταιρικό κεφάλαιο, χρηματοδοτούμενη εξ ολοκλήρου από τα μέλη της, τα οποία είναι οι ασφαλιστικοί φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ιρλανδία. Η MIBI ιδρύθηκε τον Νοέμβριο του 1954, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του Department of Local Government (Υπουργείου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Ιρλανδία) και των ασφαλιστικών φορέων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ιρλανδία.

12 Κατά το άρθρο 2 της συμφωνίας που συνήφθη το 1988 μεταξύ του Υπουργείου Περιβάλλοντος και της MIBI, όποιος επιδιώκει την καταβολή αποζημίωσης από οδηγό ανασφάλιστο ή αγνώστων στοιχείων δύναται να στραφεί κατά της MIBI. Με το άρθρο 4 της συμφωνίας αυτής, η MIBI συνομολογεί ότι θα αποζημιώνει τα θύματα ανασφάλιστων και αγνώστων στοιχείων οδηγών. Η υποχρέωση της MIBI να αποζημιώνει τα θύματα γεννάται σε περίπτωση που μια επιδικασθείσα απαίτηση δεν έχει πλήρως εξοφληθεί εντός 28 ημερών, υπό την προϋπόθεση ότι η σχετική δικαστική απόφαση αφορά «κάθε ευθύνη για σωματικές βλάβες σε πρόσωπο ή για περιουσιακή ζημία που πρέπει να καλύπτεται από εγκεκριμένο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δυνάμει του άρθρου 56 του [νόμου του 1961]».

### ***Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα***

- 13 Η E. Farrell υπήρξε θύμα τροχαίου δυστυχήματος, το οποίο συνέβη στις 26 Ιανουαρίου 1996 όταν ο κύριος και οδηγός του οχήματος στο οποίο επέβαινε, ο A. Whitty, απώλεσε τον έλεγχο του οχήματος αυτού. Τη στιγμή του δυστυχήματος, η E. Farrell καθόταν στο πάτωμα του πίσω μέρους του οχήματος του A. Whitty, δηλαδή σε τμήμα του οχήματος το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών.
- 14 Ο A. Whitty δεν ήταν ασφαλισμένος για τις σωματικές βλάβες που υπέστη η E. Farrell, οπότε αυτή ζήτησε την καταβολή αποζημίωσης από τη MIBI.
- 15 Η MIBI αρνήθηκε να αποζημιώσει την E. Farrell, θεωρώντας ότι η ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που είχε υποστεί δεν καλυπτόταν από την προβλεπόμενη από το ιρλανδικό δίκαιο υποχρεωτική ασφάλιση.
- 16 Τον Σεπτέμβριο του 1997, η E. Farrell κίνησε ενώπιον των ιρλανδικών δικαστηρίων ένδικη διαδικασία κατά του A. Whitty, του Υπουργού Περιβάλλοντος, της Ιρλανδίας, του Attorney General και της MIBI, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι οι ισχύουσες κατά τον χρόνο του δυστυχήματος διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας δεν εξασφάλιζαν την ορθή μεταφορά στο εσωτερικό δίκιο των οικείων διατάξεων της πρώτης και της τρίτης οδηγίας. Το High Court (ανώτερο δικαστήριο, Ιρλανδία) υπέβαλε τότε στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής απόφασης.
- 17 Στο πλαίσιο της οικείας διαδικασίας έκδοσης προδικαστικής απόφασης, το Δικαστήριο αποφάνθηκε, αφενός, ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία μηχανοκίνητου οχήματος δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες και, αφετέρου, ότι το άρθρο αυτό πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο, παρέχοντας, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται απευθείας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Το Δικαστήριο έκρινε, πάντως, ότι εναπόκειται στον εθνικό δικαστή να εξακριβώσει αν μπορεί να γίνει επίκληση της διάταξης αυτής έναντι ενός οργανισμού όπως η MIBI (απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψεις 36 και 44).
- 18 Με απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2008, το High Court (ανώτερο δικαστήριο) έκρινε ότι η MIBI αποτελεί κρατικό φορέα και ότι, ως εκ τούτου, η E. Farrell μπορεί να αποζημιωθεί από αυτήν.
- 19 Η MIBI προσέβαλε την απόφαση αυτή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας ότι δεν αποτελεί κρατικό φορέα και ότι, συνεπώς, δεν είναι αντιτάξιμες έναντι αυτής οι διατάξεις οδηγίας που δεν έχουν μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο, ακόμη και αν οι διατάξεις αυτές έχουν άμεσο αποτέλεσμα.
- 20 Κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης, καταβλήθηκε στην E. Farrell αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες που υπέστη. Ωστόσο, η MIBI, αφενός, και ο Υπουργός Περιβάλλοντος, η Ιρλανδία και ο Attorney General, αφετέρου, διαφωνούν ως προς το ζήτημα ποιος πρέπει να επιβαρυνθεί με την αποζημίωση.



21 Κρίνοντας ότι η επίλυση του ζητήματος αυτού εξαρτάται από το εάν η MIBI αποτελεί κρατικό φορέα έναντι του οποίου επιτρέπεται η επίκληση διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα, το Supreme Court (Ανώτατο Δικαστήριο, Ιρλανδία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Πρέπει το κριτήριο της αποφάσεως της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313), όπως διατυπώνεται στη σκέψη 20 αυτής, το οποίο αφορά το ερώτημα τι είναι φορέας ενός κράτους μέλους, να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι τα επιμέρους στοιχεία του εν λόγω κριτηρίου εφαρμόζονται
- α) σωρευτικά, ή
  - β) διαζευκτικά;
- 2) Εφόσον τα επιμέρους στοιχεία που εκτίθενται στην απόφαση της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313), μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως παράγοντες που θα έπρεπε να λαμβάνονται δεόντως υπόψη στο πλαίσιο μιας συνολικής εκτιμήσεως, υπάρχει κάποια θεμελιώδης αρχή που διαπνέει τους επιμέρους παράγοντες που προσδιορίζονται στην εν λόγω απόφαση, η οποία θα έπρεπε να κατευθύνει τα δικαστήρια κατά την αιτιολόγηση της εκτιμήσεώς τους ως προς το αν ένας συγκεκριμένος οργανισμός αποτελεί κρατικό φορέα;
- 3) Το γεγονός ότι, σε συμμόρφωση, κατά τα φαινόμενα, με υποχρεώσεις που επιβάλλει το δίκαιο της Ένωσης, κράτος μέλος έχει αναθέσει σε οργανισμό ευρείες αρμοδιότητες στον τομέα της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων αρκεί ώστε να αποτελεί ο εν λόγω οργανισμός κρατικό φορέα, ή πρέπει απαραίτητως ο οργανισμός αυτός να διαθέτει επιπλέον και α) εξαιρετικές εξουσίες ή β) να λειτουργεί υπό άμεσο έλεγχο ή άμεση εποπτεία του κράτους μέλους;»

### ***Επί των προδικαστικών ερωτημάτων***

#### *Επί του πρώτου ερωτήματος*

- 22 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 288 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι δεν αποκλείεται η επίκληση διατάξεων οδηγίας, δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα, έναντι φορέα ο οποίος δεν πληροί όλα τα χαρακτηριστικά που παρατίθενται στη σκέψη 20 της αποφάσεως της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313).
- 23 Με τις σκέψεις 3 έως 5 της αποφάσεως Foster κ.λπ., το Δικαστήριο επισήμανε ότι ο οργανισμός που αποτελούσε αντικείμενο της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση, ήτοι η British Gas Corporation, ήταν «νομικό πρόσωπο συσταθέν διά νόμου», «επιφορτισμένο με την ανάπτυξη και εκμετάλλευση, υπό καθεστώς μονοπωλίου, ενός συστήματος διανομής φωταερίου στη Μεγάλη Βρετανία», ότι «[τα] μέλη του διοικητικού οργάνου της [...] διορίζονταν από τον αρμόδιο Secretary of State (υφυπουργό), ο οποίος είχε επίσης την εξουσία να δίδει οδηγίες γενικού χαρακτήρα στην [British Gas] για ζητήματα αφορώντα το εθνικό συμφέρον, καθώς και οδηγίες σχετικά με τη διαχείριση της», και ότι η British Gas είχε «δικαίωμα υποβολής νομοσχεδίων στο Κοινοβούλιο κατόπιν εγκρίσεως του Secretary of State».
- 24 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο υπενθύμισε, με τη σκέψη 18 της αποφάσεως αυτής, ότι «δέχθηκε στη συνέχεια ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τις ανεπιφύλακτες και επαρκώς σαφείς διατάξεις των οδηγιών έναντι οργανισμών ή φορέων που υπόκεινται στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους ή που έχουν εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες».

- 25 Βάσει της παραδοχής αυτής, το Δικαστήριο αποφάνθηκε, με τη σκέψη 20 της εν λόγω αποφάσεως, ότι, «μεταξύ των φορέων έναντι των οποίων είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγίων που μπορούν να έχουν άμεσο αποτέλεσμα περιλαμβάνεται ένας οργανισμός στον οποίο, ασχέτως της νομικής μορφής του, έχει ανατεθεί δυνάμει πράξεως της δημοσίας αρχής η παροχή υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος υπό την εποπτεία της αρχής αυτής και ο οποίος έχει, προς τούτο, εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες».
- 26 Όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας με το σημείο 50 των προτάσεών της, η επιλογή του Δικαστηρίου να χρησιμοποιήσει, στη σκέψη 20 της αποφάσεως της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313), τη φράση «μεταξύ των φορέων [αυτών] περιλαμβάνεται» εμφανίζει ότι το Δικαστήριο δεν θέλησε να διατυπώσει ένα γενικό κριτήριο που να καταλαμβάνει όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι δυνατή η επίκληση έναντι ενός φορέα διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα, αλλά αποφάνθηκε ότι ένας οργανισμός όπως ο επίδικος στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να χαρακτηρίζεται ως τέτοιος φορέας εφόσον συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά που απαριθμούνται στην προαναφερθείσα σκέψη 20.
- 27 Συγκεκριμένα, η σκέψη 20 πρέπει να συνδυαστεί με τη σκέψη 18 της ίδιας αποφάσεως, με την οποία το Δικαστήριο τόνισε ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται διατάξεις οδηγίας δυνάμενες να παράγουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι οργανισμών ή φορέων που υπόκεινται στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους ή που έχουν εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες.
- 28 Συνεπώς, όπως κατ' ουσίαν επισήμανε η γενική εισαγγελέας με τα σημεία 53 και 77 των προτάσεών της, η προϋπόθεση περί υπαγωγής ενός οργανισμού στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους και η προϋπόθεση περί παραχωρήσεως εξαιρετικών εξουσιών σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες δεν απαιτείται να συντρέχουν σωρευτικά (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 4ης Δεκεμβρίου 1997, Kampelmann κ.λπ., C-253/96 έως C-258/96, EU:C:1997:585, σκέψεις 46 και 47, καθώς και της 7ης Σεπτεμβρίου 2006, Vassallo, C-180/04, EU:C:2006:518, σκέψη 26).
- 29 Βάσει των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 288 ΣΛΕΕ δεν αποκλείει, αυτό καθαυτό, την επίκληση διατάξεων οδηγίας, δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα, έναντι φορέα ο οποίος δεν πληροί όλα τα χαρακτηριστικά που παρατίθενται στη σκέψη 20 της αποφάσεως της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313), ερμηνευόμενων υπό το πρίσμα των χαρακτηριστικών που παρατίθενται στη σκέψη 18 της ίδιας αποφάσεως.

*Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος*

- 30 Με το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα, τα οποία επιβάλλεται να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν υπάρχει κάποια θεμελιώδης αρχή βάσει της οποίας τα δικαστήρια πρέπει να εξετάζουν εάν είναι δυνατή η επίκληση έναντι οργανισμού διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα και, ειδικότερα, εάν είναι δυνατή η επίκληση τέτοιων διατάξεων έναντι οργανισμού στον οποίον έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η αποστολή που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.
- 31 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μια οδηγία, αυτή καθαυτή, δεν γεννά υποχρεώσεις εις βάρος ιδιώτη και επομένως δεν χωρεί επίκλησή της έναντι αυτού (αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 1986, Marshall, 152/84, EU:C:1986:84, σκέψη 48, της 14ης Ιουλίου 1994, Faccini Dori, C-91/92, EU:C:1994:292, σκέψη 20, της 5ης Οκτωβρίου 2004, Pfeiffer κ.λπ., C-397/01 έως C-403/01, EU:C:2004:584, σκέψη 108, καθώς και της 19ης Απριλίου 2016, DI, C-441/14, EU:C:2016:278, σκέψη 30, σκέψη 30). Συγκεκριμένα, η επέκταση στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών της

δυνατότητας επίκλησης οδηγιών που δεν έχουν μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη θα ισοδυναμούσε με αναγνώριση της εξουσίας της Ένωσης να επιβάλλει υποχρεώσεις με άμεσο αποτέλεσμα σε βάρος ιδιωτών, παρά το γεγονός ότι διαθέτει τέτοια αρμοδιότητα μόνο στις περιπτώσεις που της απονέμεται εξουσία έκδοσης κανονισμών (απόφαση της 14ης Ιουλίου 1994, *Faccini Dori*, C-91/92, EU:C:1994:292, σκέψη 24).

- 32 Ωστόσο, κατά πάγια επίσης νομολογία του Δικαστηρίου, σε περίπτωση κατά την οποία οι ιδιώτες δύνανται να επικαλεσθούν οδηγία όχι έναντι ιδιώτη, αλλά έναντι του κράτους, μπορούν να το πράξουν ανεξαρτήτως της ιδιότητας υπό την οποία ενεργεί το κράτος αυτό, είτε δηλαδή ενεργεί ως εργοδότης είτε ως δημόσια αρχή. Συγκεκριμένα, σε αμφότερες τις περιπτώσεις πρέπει να αποτραπεί το ενδεχόμενο να μπορεί το κράτος να αντλήσει όφελος από τη μη συμμόρφωσή του προς το δίκαιο της Ένωσης (αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 1986, *Marshall*, 152/84, EU:C:1986:84, σκέψη 49, της 12ης Ιουλίου 1990, C-188/89, *Foster* κ.λπ., C-188/89, EU:C:1990:313, σκέψη 17, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, *Collino και Chiappero*, C-343/98, EU:C:2000:441, σκέψη 22).
- 33 Βάσει των ανωτέρω, το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τις ανεπιφύλακτες και αρκούντως σαφείς διατάξεις των οδηγιών όχι μόνον έναντι του κράτους μέλους και του συνόλου των οργάνων της δημόσιας διοίκησης, όπως είναι οι αποκεντρωμένες αρχές (βλ., συναφώς, απόφαση της 22ας Ιουνίου 1989, *Costanzo*, 103/88, EU:C:1989:256, σκέψη 31), αλλά και, όπως υπομνήσθηκε στο πλαίσιο της απάντησης στο πρώτο ερώτημα, έναντι οργανισμών ή φορέων που υπόκεινται στην εποπτεία ή τον έλεγχο του κράτους ή που έχουν εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες (αποφάσεις της 12ης Ιουλίου 1990, *Foster* κ.λπ., C-188/89, EU:C:1990:313, σκέψη 18, καθώς και της 4ης Δεκεμβρίου 1997, *Kampelmann* κ.λπ., C-253/96 έως C-258/96, EU:C:1997:585, σκέψη 46).
- 34 Οι εν λόγω οργανισμοί ή φορείς διακρίνονται από τους ιδιώτες και πρέπει να εξομοιώνονται με το κράτος, είτε διότι πρόκειται για νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου που αποτελούν μέρος του κράτους με την ευρεία έννοια είτε διότι υπόκεινται στην εποπτεία ή τον έλεγχο δημόσιας αρχής, ή ακόμη διότι τους έχει ανατεθεί, από δημόσια αρχή, η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος και, για τον λόγο αυτό, έχουν εξοπλιστεί με τις εξαιρετικές εξουσίες.
- 35 Επομένως, είναι δυνατή η επίκληση των διατάξεων οδηγίας που έχουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι φορέα ή οργανισμού, ακόμη και ιδιωτικού δικαίου, στον οποίο έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος και ο οποίος διαθέτει, προς τούτο, εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες.
- 36 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, τα κράτη μέλη όφειλαν να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία των οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους να καλύπτεται από ασφάλιση.
- 37 Λόγω της σημασίας που έχει η προστασία των θυμάτων, ο νομοθέτης της Ένωσης συμπλήρωσε το νομοθετικό αυτό πλαίσιο, υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη, διά του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, να ιδρύσουν οργανισμό ο οποίος έχει ως αποστολή να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων που καθορίζονται από τη νομοθεσία της Ένωσης, 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, η οποία παραπέμπει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας (απόφαση της 11 Ιουλίου 2013, *Csonka* κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 29).
- 38 Επομένως, η αποστολή η οποία έχει ανατεθεί από κράτος μέλος σε έναν οργανισμό καταβολής αποζημιώσεων όπως η ΜΙΒΙ, αποστολή η οποία εντάσσεται στον γενικότερο σκοπό της προστασίας των θυμάτων που επιδιώκεται από τη νομοθεσία της Ένωσης τη σχετική με την υποχρεωτική ασφάλιση της απορρέουσας από την κυκλοφορία μηχανοκίνητου οχήματος αστικής ευθύνης, πρέπει να θεωρείται ως αποστολή δημοσίου συμφέροντος συνυφασμένη, εν προκειμένω, με την υποχρέωση που επιβάλλεται στα κράτη μέλη με το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.



- 39 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, για τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα για το οποίο δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η παρέμβαση του οργανισμού αυτού αποσκοπεί στην κάλυψη του κενού που προκύπτει λόγω της παράλειψης του κράτους μέλους να τηρήσει την υποχρέωσή του να μεριμνά για την ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης η οποία απορρέει από την κυκλοφορία οχημάτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφός του (βλ., συναφώς, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 31).
- 40 Όσον αφορά τη MIBI, επισημαίνεται επιπλέον ότι, με το άρθρο 78 του νόμου του 1961, ο Ιρλανδός νομοθέτης κατέστησε υποχρεωτική την ένταξη στον οργανισμό αυτόν όλων των ασφαλιστικών φορέων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ιρλανδία. Παρέσχε έτσι στη MIBI εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες, καθώς, βάσει της ως άνω νομοθετικής διάταξης, ο εν λόγω ιδιωτικός οργανισμός έχει τη δυνατότητα να υποχρεώσει όλους τους ασφαλιστικούς φορείς να γίνουν μέλη του και να χρηματοδοτούν την εκτέλεση της αποστολής που του έχει ανατεθεί από την Ιρλανδία.
- 41 Κατά συνέπεια, είναι δυνατή η επίκληση των ανεπιφύλακτων και αρκούντως σαφών διατάξεων οδηγίας έναντι οργανισμού όπως η MIBI.
- 42 Βάσει των προεκτεθέντων, στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι οργανισμού ιδιωτικού δικαίου στον οποίον έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι η αποστολή που είναι συνυφασμένη με την υποχρέωση που έχει επιβληθεί στα κράτη μέλη από το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, και ο οποίος διαθέτει προς τούτο εξαιρετικές εξουσίες, όπως είναι η εξουσία επιβολής στους ασφαλιστικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων, στο έδαφος του κράτους μέλους, της υποχρέωσης να γίνουν μέλη του οργανισμού και να τον χρηματοδοτούν.

### *Επί των δικαστικών εξόδων*

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

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

- 1) Το άρθρο 288 ΣΛΕΕ δεν αποκλείει, αυτό καθαυτό, την επίκληση διατάξεων οδηγίας, δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα, έναντι φορέα ο οποίος δεν πληροί όλα τα χαρακτηριστικά που παρατίθενται στη σκέψη 20 της αποφάσεως της 12ης Ιουλίου 1990, Foster κ.λπ. (C-188/89, EU:C:1990:313), ερμηνευόμενων υπό το πρίσμα των χαρακτηριστικών που παρατίθενται στη σκέψη 18 της ίδιας αποφάσεως.
- 2) Είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι οργανισμού ιδιωτικού δικαίου στον οποίον έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι η αποστολή που είναι συνυφασμένη με την υποχρέωση που έχει επιβληθεί στα κράτη μέλη από το άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, όπως έχει τροποποιηθεί με την τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, και ο οποίος διαθέτει προς τούτο

**εξαιρετικές εξουσίες, όπως είναι η εξουσία επιβολής στους ασφαλιστικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων, στο έδαφος του κράτους μέλους, της υποχρέωσης να γίνουν μέλη του οργανισμού και να τον χρηματοδοτούν.**

(υπογραφές)