



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 4ης Σεπτεμβρίου 2018^{*i}

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 72/166/ΕΟΚ – Άρθρο 3, παράγραφος 1 – Δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ – Άρθρο 1, παράγραφος 4 – Υποχρεωτική σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως – Όχημα σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου – Δικαίωμα του οργανισμού αποζημιώσεως να ασκήσει αγωγή κατά του κυρίου μη ασφαλισμένου οχήματος»

Στην υπόθεση C-80/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο, Πορτογαλία) με απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Φεβρουαρίου 2017, στο πλαίσιο της δίκης

Fundo de Garantia Automóvel

κατά

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, Πρόεδρο, Μ. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz και J. Malenovský, προέδρους τμήματος, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (εισηγητή), Μ. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, Κ. Λυκούργο, Μ. Βηλαρά και E. Regan, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Μ. Bobek

γραμματέας: Μ. Ferreira, κύρια διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 30ής Ιανουαρίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Inez Fernandes, Μ. Figueiredo και T. Larsen,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και Μ. Hellmann,

^{*} Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

- η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τις M. Browne, G. Hodge και E. Creedon, καθώς και από τον A. Joyce, επικουρούμενους από την G. Gilmore, BL,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη V. Ester Casas,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- η Λεττονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις I. Kucina και G. Bambāne,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον S. Brandon, καθώς και από τις C. Brodie, R. Fadoju και G. Brown, επικουρούμενους από τον A. Bates, barrister,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K.-P. Wojcik και B. Rechenca,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Απριλίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3 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), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005 (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14) (στο εξής: πρώτη οδηγία), και του άρθρου 1, παράγραφος 4, 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 τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005 (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14) (στο εξής: δεύτερη οδηγία).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Fundo de Garantia Automóvel (Ταμείου ασφαλίσεως αυτοκινήτων, Πορτογαλία, στο εξής: Ταμείο) και των Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana και Cristiana Micaela Caetano Juliana, αφορώσας την επιστροφή των αποζημιώσεων που κατέβαλε το Ταμείο στα θύματα ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη όχημα το οποίο ανήκε στην A. A. Destapado Pão Mole Juliana και το οποίο οδηγούσε ο υιός της.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Η οδηγία 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11), κατήργησε, μεταξύ άλλων, την πρώτη και τη δεύτερη οδηγία. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου κατά τον οποίο επήλθαν τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι δύο τελευταίες αυτές οδηγίες.

4 Το άρθρο 1 της πρώτης οδηγίας όριζε τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας:

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

[...]».

5 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής όριζε τα ακόλουθα:

«Κάθε Κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 4, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση. Η έκταση της καλυπτομένης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.»

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

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

- α) για ορισμένα, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Ο κατάλογος των εν λόγω προσώπων συντάσσεται από το ενδιαφερόμενο Κράτος και κοινοποιείται στα άλλα Κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος, που προβλέπει την παρέκκλιση λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει την καταβολή της αποζημιώσεως για ζημίες που προκλήθηκαν στο έδαφος των άλλων κρατών μελών από οχήματα που ανήκουν στα πρόσωπα αυτά. [...]

- β) για ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας. Ο κατάλογος των εν λόγω οχημάτων καταρτίζεται από το ενδιαφερόμενο Κράτος και κοινοποιείται στα άλλα Κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα οχήματα που αναφέρονται στο παρόν σημείο, να αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα για τα οποία δεν έχει καλυφθεί η ασφαλιστική υποχρέωση που προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 1. [...]

7 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας όριζε τα ακόλουθα:

«Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημίες 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.

Το πρώτο εδάφιο δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να προσδίδουν στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού επικουρικό ή μη επικουρικό χαρακτήρα, ούτε το δικαίωμά τους να ρυθμίζουν τον διακανονισμό των αξιώσεων μεταξύ του οργανισμού αυτού και του υπευθύνου ή των υπευθύνων 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 μπορούν να επιτρέπουν στον οργανισμό να απαιτεί από το θύμα του ατυχήματος, προκειμένου να του καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, ότι ο υπεύθυνος αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει.»

Το πορτογαλικό δίκαιο

- 8 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του Decreto-Lei n° 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (νομοθετικού διατάγματος υπ' αριθ. 522/85 για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων), της 31ης Δεκεμβρίου 1985 (*Diário da República*, σειρά I, αριθ. 301, 6ο συμπλήρωμα, της 31ης Δεκεμβρίου 1985), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 522/85), προβλέπει ότι κάθε πρόσωπο το οποίο μπορεί να υπέχει αστική ευθύνη για την αποκατάσταση υλικής ζημίας ή την ικανοποίηση ηθικής βλάβης που απορρέει από σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές οι οποίες προκαλούνται σε τρίτους από χειραίο μηχανοκίνητο όχημα, από τα ρυμουλκούμενα ή από τα ημιρυμουλκούμενά του, οφείλει, προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, να συνάπτει σύμβαση ασφαλίσεως, κατά τους όρους του παρόντος νομοθετικού διατάγματος, καλύπτουσα την εν λόγω ευθύνη.
- 9 Κατά το άρθρο 2 του νομοθετικού αυτού διατάγματος, υποχρέωση ασφαλίσεως υπέχει, κατ' αρχήν, ο κύριος του οχήματος.
- 10 Το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος ορίζει ότι η ασφαλιστική σύμβαση καλύπτει την αστική ευθύνη του λήπτη της ασφαλίσεως, των οριζόμενων στο άρθρο 2 προσώπων που υπέχουν υποχρέωση ασφαλίσεως και των νόμιμων κατόχων και οδηγών του οχήματος, καθώς και την αποζημίωση που οφείλεται από τους αυτουργούς κλοπής, ληστείας, παράνομης χρήσεως μηχανοκίνητου οχήματος ή τροχαίων ατυχημάτων προκληθέντων εκ προθέσεως, πλην ορισμένων εξαιρέσεων.
- 11 Βάσει του άρθρου 21 του νομοθετικού διατάγματος 522/85, το Ταμείο οφείλει να καταβάλλει, σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού αυτού διατάγματος, τις αποζημιώσεις που οφείλονται λόγω ατυχημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, ταξινομημένων, μεταξύ άλλων, στην Πορτογαλία.
- 12 Όπως προκύπτει από το άρθρο 25 του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος, αφού καταβάλει την αποζημίωση, το Ταμείο υποκαθίσταται στα δικαιώματα του θύματος και δικαιούται επίσης να ζητήσει την καταβολή των νόμιμων τόκων υπερημερίας και την επιστροφή των εξόδων που πραγματοποιήθηκαν για τη βεβαίωση και την είσπραξη των απαιτήσεων, κάθε δε πρόσωπο το οποίο, ενώ υπέχει υποχρέωση ασφαλίσεως, δεν συνήψε σχετική σύμβαση, μπορεί να εναχθεί ενώπιον των δικαστηρίων από το Ταμείο. Το Ταμείο έχει επίσης το δικαίωμα να στραφεί δικαστικώς κατά των λοιπών ευθυνομένων για το ατύχημα, κατά περίπτωση, για τα ποσά τα οποία υποχρεώθηκε να καταβάλει.
- 13 Το άρθρο 503, παράγραφος 1, του αστικού κώδικα προβλέπει ότι όποιος ασκεί φυσική εξουσία επί μηχανοκίνητου οχήματος χειραίας κυκλοφορίας και το χρησιμοποιεί προς ίδιο συμφέρον, ακόμη και μέσω προστηθέντος, ευθύνεται για τις ζημιές που προκύπτουν από τους εγγενείς στο όχημα κινδύνους, ακόμη και αν αυτό δεν κυκλοφορεί.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 14 Η Α. Α. Destapado Pão Mole Juliana, κυρία μηχανοκίνητου οχήματος ταξινομημένου στην Πορτογαλία, είχε, λόγω προβλημάτων υγείας, παύσει να οδηγεί το όχημα αυτό και το είχε σταθμεύσει στην αυλή του σπιτιού της, χωρίς, ωστόσο, να προβεί σε ενέργειες για την επίσημη απόσυρσή του από την κυκλοφορία.

- 15 Στις 19 Νοεμβρίου 2006, το όχημα αυτό, το οποίο οδηγούσε ο υιός της A. A. Destapado Pão Mole Juliana, ο οποίος είχε αποκτήσει την κατοχή του οχήματος χωρίς την άδεια της μητέρας του και εν αγνοία της, βγήκε από την πορεία του με αποτέλεσμα να προκαλέσει τον θάνατο του οδηγού καθώς και δύο άλλων ατόμων που επέβαιναν επί του οχήματος αυτού.
- 16 Η A. A. Destapado Pão Mole Juliana δεν είχε συνάψει, κατά τον χρόνο αυτό, σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος.
- 17 Αφού αποζημίωσε τους έλκοντες δικαιώματα από τους επιβάτες του ιδίου οχήματος για τις ζημιές που προκλήθηκαν από το εν λόγω ατύχημα, το Ταμείο άσκησε ακολούθως αγωγή κατά της A. A. Destapado Pão Mole Juliana, καθώς και κατά της C.M. Caetano Juliana, θυγατέρας του οδηγού, με αίτημα την επιστροφή ποσού ύψους 437 345,85 ευρώ.
- 18 Προς άμυνά της, η A. A. Destapado Pão Mole Juliana υποστήριξε, μεταξύ άλλων, ότι δεν ήταν υπεύθυνη για το ατύχημα και ότι, καθόσον είχε σταθμεύσει το όχημά της στην αυλή του σπιτιού της και δεν σκόπευε να το θέσει σε κυκλοφορία, δεν υποχρεούνταν να συνάψει σύμβαση για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος αυτού.
- 19 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε εν μέρει την αγωγή που άσκησε το Ταμείο και έκρινε ότι το γεγονός ότι η κυρία του οχήματος δεν επιθυμούσε να το θέσει σε κυκλοφορία και ότι το ατύχημα συνέβη χωρίς να μπορεί να της καταλογισθεί ευθύνη για τη ζημία δεν απέκλειε την υποχρέωση συνάψεως συμβάσεως για ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος αυτού. Κατά το εν λόγω δικαστήριο, η σύμβαση αυτή εγγυάται την καταβολή αποζημιώσεων στα θύματα τροχαίου ατυχήματος ακόμη και σε περίπτωση κλοπής του οχήματος.
- 20 Η A. A. Destapado Pão Mole Juliana άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ενώπιον του Tribunal da Relação (εφετείου, Πορτογαλία).
- 21 Το Tribunal da Relação (εφετείο), καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε υποχρέωση συνάψεως συμβάσεως για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του συγκεκριμένου οχήματος και ότι η A. A. Destapado Pão Mole Juliana δεν έφερε ευθύνη, εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση και απέρριψε την αγωγή που είχε ασκήσει το Ταμείο.
- 22 Προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως που άσκησε ενώπιον του Supremo Tribunal de Justiça (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Πορτογαλία), το Ταμείο υποστηρίζει ότι υπάρχουν εγγενείς στα οχήματα κίνδυνοι, οι οποίοι καθιστούν υποχρεωτική τη σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με τα οχήματα αστικής ευθύνης, ακόμη και όταν αυτά δεν κυκλοφορούν. Το Ταμείο ζητεί επίσης να υποβληθεί στο Δικαστήριο το ερώτημα αν το δικαίωμα υποκαταστάσεως, το οποίο του αναγνωρίζεται δυνάμει του άρθρου 25 του νομοθετικού διατάγματος 522/85, είναι ανεξάρτητο του εθνικού συστήματος καταλογισμού της αστικής ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 503, παράγραφος 1, του αστικού κώδικα.
- 23 Το Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο) επισημαίνει ότι η αίτηση αναιρέσεως της οποίας έχει επιληφθεί εγείρει το ζήτημα αν η υποχρέωση του κυρίου ενός οχήματος να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματός του απορρέει από το γεγονός και μόνον ότι είναι κύριος του εν λόγω οχήματος ή αν δεν υφίσταται τέτοια υποχρέωση οσάκις το όχημα είναι ακινητοποιημένο εκτός του δημόσιου οδικού δικτύου με επιλογή του κυρίου.
- 24 Όπως προκύπτει από την απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας εμπίπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού.

- 25 Εντούτοις, η υπόθεση της κύριας δίκης διαφέρει από εκείνη επί της οποίας εκδόθηκε η προμνησθείσα απόφαση, στο μέτρο που, εν προκειμένω, δεν είχε συναφθεί ασφαλιστική σύμβαση, το δε όχημα ήταν, με επιλογή του κυρίου του, ακινητοποιημένο εντός ιδιόκτητου χώρου και τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς να το γνωρίζει ή να το επιτρέψει ο εν λόγω κύριος.
- 26 Σε τέτοια περίπτωση, το αιτούν δικαστήριο μάλλον εκτιμά ότι δεν υφίσταται υποχρέωση συνάψεως ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας τη σχετική με την κυκλοφορία του επίμαχου οχήματος ευθύνη.
- 27 Συγκεκριμένα, κατά το αιτούν δικαστήριο, η εν λόγω υποχρέωση υφίσταται μόνον όταν, αφενός, ο κύριος του οικείου οχήματος το θέτει σε κυκλοφορία ή σε κατάσταση που ενέχει κίνδυνο λόγω της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων και, αφετέρου, ο κύριος είναι δυνατό να υπέχει αστική ευθύνη έναντι τρίτων για ζημίες που απορρέουν από την κυκλοφορία του οχήματος αυτού. Θα ήταν δυσανάλογο να θεωρείται ότι ο κύριος έχει την ίδια υποχρέωση, οσάκις έχει επιλέξει να αποσύρει από την κυκλοφορία το όχημά του και το ατύχημα επέρχεται κατόπιν της παράνομης ιδιοποίησης του εν λόγω οχήματος, το οποίο χρησιμοποιείται χωρίς τη συγκατάθεση του κυρίου.
- 28 Εντούτοις, δεδομένου ότι η παρέμβαση του οργανισμού του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας προβλέπεται, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, μόνον όταν οι ζημίες έχουν προκληθεί από όχημα για το οποίο δεν έχει τηρηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας υποχρέωση ασφαλίσεως, αν θεωρηθεί ότι ένα πρόσωπο που βρίσκεται στην κατάσταση της A. A. Destapado Pão Mole Juliana δεν υπέχει τέτοια υποχρέωση, τούτο σημαίνει ότι το Ταμείο δεν πρέπει να παρεμβαίνει υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης.
- 29 Εξάλλου, το άρθρο 1, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας εγείρει αμφιβολίες ως προς το αν μπορεί να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του κυρίου του οχήματος λόγω της ιδιότητάς του αυτής και μόνον ή αν η ευθύνη αυτή υφίσταται μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες είναι δυνατόν να στοιχειοθετηθεί η αστική του ευθύνη για τις προκληθείσες από το ατύχημα ζημίες.
- 30 Ειδικότερα, τίθεται το ζήτημα αν το Ταμείο μπορεί να ασκήσει αγωγή κατά του κυρίου του οχήματος ο οποίος δεν τήρησε την υποχρέωσή του να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος αυτού, προκειμένου να του επιστραφούν οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν στα θύματα, ανεξαρτήτως του αν στοιχειοθετείται αστική ευθύνη του κυρίου αυτού λόγω του επίμαχου ατυχήματος, ή αν το Ταμείο μπορεί να ενεργήσει κατ' αυτόν τον τρόπο μόνον όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτηση τέτοιας ευθύνης, μεταξύ άλλων η προϋπόθεση να ασκείται φυσική εξουσία επί του οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 503, παράγραφος 1, του αστικού κώδικα.
- 31 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει το άρθρο 3 της [πρώτης οδηγίας] την έννοια ότι η υποχρέωση συνάψεως συμβάσεως ασφαλίσεως αστικής ευθύνης σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων περιλαμβάνει ακόμα και την περίπτωση εκείνη, στην οποία το όχημα, κατόπιν αποφάσεως του κυρίου του, βρίσκεται ακινητοποιημένο σε ιδιωτικό οικόπεδο, εκτός της δημόσιας οδού;

ή

έχει την έννοια ότι, υπό τέτοιες περιστάσεις, ο κύριος του οχήματος δεν υπέχει υποχρέωση ασφαλίσεως του οχήματος, ανεξάρτητα από την ευθύνη που αναλαμβάνει το [Ταμείο] έναντι τρίτων ζημιωθέντων, ιδίως σε περίπτωση παράνομης αφαίρεσεως και χρήσεως του οχήματος;

2) Έχει το άρθρο 1, παράγραφος 4, της [δεύτερης οδηγίας] την έννοια ότι το [Ταμείο] –το οποίο, ελλείψει συμβάσεως ασφαλίσεως αστικής ευθύνης, κατέβαλε την αντίστοιχη αποζημίωση σε τρίτους ζημιωθέντες λόγω τροχαίου ατυχήματος που προκάλεσε αυτοκίνητο όχημα το οποίο, χωρίς την άδεια και εν αγνοία του κυρίου του, αφαιρέθηκε από το ιδιωτικό ακίνητο όπου βρισκόταν ακινητοποιημένο– έχει δικαίωμα υποκαταστάσεως έναντι του κυρίου του οχήματος, ανεξάρτητα από την ευθύνη του κυρίου για το ατύχημα;

ή

έχει την έννοια ότι η υποκατάσταση του [Ταμείου] έναντι του κυρίου εξαρτάται από τη συνδρομή των προϋποθέσεων της αστικής ευθύνης, και ιδίως από το γεγονός ότι, κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ο κύριος πρέπει να ασκεί φυσική εξουσία επί του οχήματος;»

32 Με έγγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 28 Αυγούστου 2017, η Ιρλανδία ζήτησε, δυνάμει του άρθρου 16, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εκδικασθεί η υπόθεση από το τμήμα μείζονος συνθέσεως του Δικαστηρίου.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

33 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας έχει την έννοια ότι η σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα βρίσκεται σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνον από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει.

34 Το ως άνω ερώτημα στηρίζεται στο γεγονός ότι το Ταμείο ζήτησε από την A. A. Destapado Pão Mole Juliana, βάσει του άρθρου 25 του νομοθετικού διατάγματος 522/85, την επιστροφή των αποζημιώσεων που καταβλήθηκαν στους έλκοντες δικαίωμα από τα θύματα του ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη το όχημά της, για τον λόγο ότι η τελευταία, αφενός, υποχρεούνταν να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος αυτού και, αφετέρου, παρέβη την υποχρέωση αυτή. Στο πλαίσιο ακριβώς αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, κατά πόσον, στην περίπτωση που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη, το εν λόγω όχημα έπρεπε να καλύπτεται από τέτοια ασφάλιση.

35 Κατόπιν της ανωτέρω διευκρινίσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 4 της οδηγίας αυτής, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σε σχέση με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

36 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, η διατύπωση του οποίου είναι πολύ γενικόλογη, επιβάλλει επομένως στα κράτη μέλη να καθιερώσουν, στην εσωτερική τους έννομη τάξη, γενική υποχρέωση ασφαλίσεως των οχημάτων (βλ., συναφώς, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 24).

37 Συγκεκριμένα, κάθε κράτος μέλος οφείλει να μεριμνά ώστε, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων του άρθρου 4 της οδηγίας αυτής, να συνάπτεται για κάθε όχημα με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του σύμβαση με ασφαλιστική εταιρία που να καλύπτει, εντός των ορίων που καθορίζονται από τη νομοθεσία της Ένωσης, την αστική ευθύνη που προκύπτει από το εν λόγω όχημα (βλ., συναφώς, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 28).

- 38 Η έννοια του «οχήματος» ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας, ως «οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους». Ο ορισμός αυτός είναι ανεξάρτητος από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το οικείο όχημα (αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 38, και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 29).
- 39 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 63 έως 65 των προτάσεών του, ο ορισμός αυτός συνηγορεί υπέρ μιας αντικειμενικής αντιλήψεως περί της έννοιας του «οχήματος», η οποία δεν εξαρτάται από την πρόθεση του κυρίου του οχήματος ή άλλου προσώπου να το χρησιμοποιήσει πραγματικά.
- 40 Πρέπει εξάλλου να υπογραμμισθεί ότι, σε αντίθεση, ιδίως, με τις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), και της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), με τις οποίες το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει, όσον αφορά αυτοκίνητα οχήματα για τα οποία είχε συναφθεί σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία τους, τις περιπτώσεις χρήσεως του ασφαλισμένου οχήματος που εμπίπτουν στο πεδίο της ασφαλιστικής καλύψεως, η υπόθεση της κύριας δίκης αφορά το αυτοτελές ζήτημα της εκτάσεως της υποχρέωσης προς σύναψη τέτοιας ασφαλιστικής συμβάσεως, η οποία, για λόγους ασφάλειας δικαίου, πρέπει να καθορίζεται εκ των προτέρων, δηλαδή πριν από ενδεχόμενη εμπλοκή του οικείου οχήματος σε ατύχημα.
- 41 Επομένως, το γεγονός ότι το Δικαστήριο έχει, κατ' ουσίαν, κρίνει, στις αποφάσεις που μνημονεύθηκαν στην προηγούμενη σκέψη, ότι μόνον οι περιπτώσεις χρήσεως του ασφαλισμένου οχήματος που συνιστούν χρήση αυτού ως μέσου μεταφοράς και εμπίπτουν, κατά συνέπεια, στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ή του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα την ανάληψη από τον ασφαλιστή, βάσει της συμβάσεως ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος, της καλύψεως της ζημίας που προκάλεσε το τελευταίο, ουδόλως σημαίνει ότι η ύπαρξη υποχρέωσης να συνάπτεται τέτοια ασφαλιστική σύμβαση θα πρέπει να καθορίζεται σε συνάρτηση με την πραγματική χρήση του οικείου οχήματος ως μέσου μεταφοράς σε μια δεδομένη στιγμή.
- 42 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο και δεν έχει επομένως αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία, και το οποίο είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» του άρθρου 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας και δεν παύει, κατά συνέπεια, να υπόκειται στην υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, για τον λόγο και μόνον ότι ο κύριός του δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει και το ακινητοποιεί εντός ιδιόκτητου οικοπέδου.
- 43 Η ως άνω ερμηνεία δεν κλονίζεται από το επιχείρημα της Γερμανικής Κυβερνήσεως, της Ιρλανδίας, της Ιταλικής Κυβερνήσεως και της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, κατά το οποίο δεν είναι απαραίτητο να διευρυνθεί το πεδίο της γενικής υποχρέωσης ασφάλισης, στον βαθμό που, για τις ζημίες που προκύπτουν υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, μπορεί να καταβάλλεται αποζημίωση από τον οργανισμό του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.
- 44 Πράγματι, όπως προκύπτει από το γράμμα της, η διάταξη αυτή υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συστήσουν έναν οργανισμό αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης που προβλέπονται από τη νομοθεσία της Ένωσης, τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται, μεταξύ άλλων, από όχημα για το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή.

- 45 Επομένως, η παρέμβαση ενός τέτοιου οργανισμού έχει σχεδιασθεί ως μέτρο έσχατης ανάγκης, μόνο για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στη διάταξη αυτή, και δεν είναι δυνατόν να εκληφθεί ως εφαρμογή ενός συστήματος για την εγγύηση της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης σε σχέση με την κυκλοφορία οχημάτων πέραν των εν λόγω περιπτώσεων (βλ., συναφώς, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψεις 30 έως 32).
- 46 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 34 των προτάσεών του, το πεδίο της υποχρεωτικής παρεμβάσεως του προβλεπόμενου στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας οργανισμού αποζημιώσεως συμπίπτει, επομένως, όσον αφορά τις ζημίες που προκάλεσε ένα ταυτοποιημένο όχημα, με το πεδίο της γενικής υποχρεώσεως ασφαλίσεως του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας. Η υποχρεωτική παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε μια τέτοια κατάσταση δεν είναι δυνατόν, συνεπώς, να καλύπτει και τις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες το εμπλακέν σε ατύχημα όχημα δεν υπέκειτο σε υποχρέωση ασφαλίσεως.
- 47 Κατά τα λοιπά, η ερμηνεία που παρατέθηκε στις σκέψεις 38 έως 42 της παρούσας αποφάσεως εξασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού των οδηγιών που αφορούν την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, ο οποίος συνίσταται στην προστασία των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα, την οποία παγίως επιδιώκει και ενισχύει ο νομοθέτης της Ένωσης (απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψεις 32 και 33 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Πράγματι, η ερμηνεία αυτή εξασφαλίζει ότι τα θύματα, εν πάση περιπτώσει, αποζημιώνονται, είτε από τον ασφαλιστή, βάσει συμβάσεως συναφθείσας για τον σκοπό αυτό, είτε από τον οργανισμό του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, στην περίπτωση που δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως του οχήματος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα ή οσάκις το όχημα είναι αγνώστων στοιχείων.
- 48 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι το όχημα της A. A. Destapado Pão Mole Juliana είχε τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος κράτους μέλους, συγκεκριμένα στην Πορτογαλία. Πράγματι, το εν λόγω όχημα εξακολουθούσε, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, να είναι ταξινομημένο στο κράτος μέλος αυτό.
- 49 Επιπλέον, το όχημα ήταν σε λειτουργική κατάσταση, όπως καταδεικνύει το γεγονός ότι ο υιός της A. A. Destapado Pão Mole Juliana το οδηγούσε κατά τη χρονική στιγμή που συνέβη το ατύχημα.
- 50 Υπό τις συνθήκες αυτές, υπέκειτο στην υποχρέωση ασφαλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.
- 51 Όπως προκύπτει από τις ως άνω σκέψεις, δεν ασκεί επιρροή συναφώς το γεγονός ότι η A. A. Destapado Pão Mole Juliana είχε σταθμεύσει το όχημα επί ιδιόκτητου οικοπέδου, ήτοι στην αυλή του σπιτιού της, προτού ο υιός της αποκτήσει την κατοχή του οχήματος αυτού, και ότι αυτή δεν είχε πλέον την πρόθεση να το οδηγήσει.
- 52 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθεισών σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας έχει την έννοια ότι η σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα εξακολουθεί να είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και είναι σε λειτουργική κατάσταση, βρίσκεται όμως σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνον από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

- 53 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί κατά πόσον το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία σύμφωνα με την οποία ο προβλεπόμενος στη διάταξη αυτή οργανισμός έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή κατά του προσώπου το οποίο είχε υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τις ζημιές των οποίων την κάλυψη ανέλαβε ο εν λόγω οργανισμός, αλλά δεν είχε συνάψει σχετική σύμβαση, ακόμη και αν το εν λόγω πρόσωπο δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα από το οποίο προκλήθηκαν οι ζημιές αυτές.
- 54 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας παρέχει ρητώς στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προσδίδουν στην παρέμβαση του εν λόγω οργανισμού επικουρικό χαρακτήρα και να ρυθμίζουν τα ένδικα βοηθήματα μεταξύ του ίδιου αυτού οργανισμού και των ευθυνομένων για το ατύχημα, καθώς και τις σχέσεις με τους λοιπούς ασφαλιστές ή οργανισμούς κοινωνικής ασφαλίσεως που υποχρεούνται να αποζημιώσουν το θύμα για το ίδιο ατύχημα (βλ., συναφώς, απόφαση της 4ης Δεκεμβρίου 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, σκέψη 32).
- 55 Καίτοι ο νομοθέτης της Ένωσης επιδίωξε να διαφυλάξει το δικαίωμα των κρατών μελών να ρυθμίζουν τα ένδικα βοηθήματα του αρμοδίου για τις αποζημιώσεις οργανισμού του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, μεταξύ άλλων, κατά «του υπεύθυνου ή των υπεύθυνων του ατυχήματος», εντούτοις, δεν έχει εναρμονίσει τις διάφορες πτυχές που αφορούν τα ένδικα βοηθήματα ενός τέτοιου οργανισμού, ιδίως τον προσδιορισμό των προσώπων που μπορούν να εναχθούν, με αποτέλεσμα, όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, να διέπονται οι πτυχές αυτές από το εθνικό δίκαιο κάθε κράτους μέλους.
- 56 Επομένως, εθνική νομοθεσία μπορεί να προβλέπει ότι, οσάκις ο κύριος του εμπλακέντος σε ατύχημα οχήματος έχει παραβεί την υποχρέωση ασφαλίσεως του εν λόγω οχήματος την οποία υπέχει, όπως εν προκειμένω, βάσει του εθνικού δικαίου, ο προμνησθείς αρμόδιος για τις αποζημιώσεις οργανισμός μπορεί να ασκήσει αγωγή, όχι μόνο κατά του ευθυνομένου ή των ευθυνομένων για το ατύχημα, αλλά και κατά του κυρίου αυτού, ανεξάρτητα από την αστική ευθύνη του τελευταίου από την πρόκληση του ατυχήματος.
- 57 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία σύμφωνα με την οποία ο προβλεπόμενος στη διάταξη αυτή οργανισμός έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή όχι μόνον κατά του ευθυνομένου ή των ευθυνομένων για το ατύχημα, αλλά και κατά του προσώπου το οποίο είχε υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τις ζημιές τις οποίες αποκατέστησε ο εν λόγω οργανισμός, αλλά δεν είχε συνάψει σχετική σύμβαση, ακόμη και αν το εν λόγω πρόσωπο δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα από το οποίο προκλήθηκαν οι ζημιές αυτές.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 58 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπíπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος 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 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, όπως τροποποιήθηκε με την

οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, έχει την έννοια ότι η σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα εξακολουθεί να είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και είναι σε λειτουργική κατάσταση, βρίσκεται όμως σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνον από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει.

- 2) Το άρθρο 1, παράγραφος 4, 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, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία σύμφωνα με την οποία ο προβλεπόμενος στη διάταξη αυτή οργανισμός έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή όχι μόνον κατά του ευθυνομένου ή των ευθυνομένων για το ατύχημα, αλλά και κατά του προσώπου το οποίο είχε υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τις ζημιές τις οποίες αποκατέστησε ο εν λόγω οργανισμός, αλλά δεν είχε συνάψει σχετική σύμβαση, ακόμη και αν το εν λόγω πρόσωπο δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα από το οποίο προκλήθηκαν οι ζημιές αυτές.

(υπογραφές)

i — Στη σκέψη 10 του παρόντος κειμένου έγινε τροποποίηση γλωσσικής φύσεως μετά την αρχική ανάρτησή του στην ψηφιακή Συλλογή Νομολογίας.