



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MICHAL BOBEK
της 23ης Φεβρουαρίου 2021¹

Υπόθεση C-923/19

Van Ameyde España SA
κατά
GES, Seguros y Reaseguros, SA

[αίτηση του Tribunal Supremo (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Ισπανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτων οχημάτων – Έννοια της κίνησης των οχημάτων – Πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφάλισης – Ατύχημα στο οποίο εμπλέκονται έλκον όχημα και ημιρυμουλκούμενο ασφαλισμένα σε διαφορετικούς ασφαλιστές»

I. Εισαγωγή

1. Η υλική ζημία που προκλήθηκε σε ημιρυμουλκούμενο, το οποίο, κατά τον χρόνο επελεύσεως του τροχαίου ατυχήματος, χρησιμοποιούνταν ως τμήμα αρθρωτού οχήματος, και ενώ το ατύχημα οφειλόταν προδήλως σε υπαιτιότητα του οδηγού του οδικού ελκυστήρα, καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση του οδικού ελκυστήρα ή από εκείνη του ημιρυμουλκούμενου, σε περίπτωση κατά την οποία τόσο ο οδικός ελκυστήρας όσο και το ημιρυμουλκούμενο καλύπτονται από διαφορετικά ασφαλιστήρια συμβόλαια που συνήφθησαν με διαφορετικούς ασφαλιστές;

2. Με το ερώτημα αυτό, το Δικαστήριο καλείται να αναπτύξει περαιτέρω την (έως τώρα) πλούσια νομολογία του σχετικά με την έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» που περιέχεται στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/ΕΚ². Στο παρελθόν, το Δικαστήριο εκλήθη να επιβεβαιώσει εάν η έννοια αυτή καλύπτει, μεταξύ άλλων, «τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται να εισέλθει το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού σε αχυρώνα»³, την «περίπτωση γεωργικού ελκυστήρα ο οποίος ενεπλάκη σε ατύχημα, όταν η κύρια λειτουργία του, κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος αυτού, συνίστατο όχι στη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, αλλά στην παραγωγή, ως μηχανήματος εργασίας, της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού βυτίου περιέχοντος

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

² 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11).

³ Απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 59 και διατακτικό).

ζιζανιοκτόνο»⁴, «περίπτωση κατά την οποία επιβαίνων επί οχήματος σταθμευμένου σε χώρο σταθμεύσεως, ανοίγοντας τη θύρα του εν λόγω οχήματος, χτύπησε το όχημα το οποίο ήταν σταθμευμένο δίπλα σε εκείνο στο οποίο επέβαινε και του προκάλεσε ζημία»⁵, ή «περίπτωση [...] κατά την οποία όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ακινήτου, το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς, ανεφλέγη, προκαλώντας πυρκαγιά, η οποία οφείλεται στο ηλεκτρικό κύκλωμα του οχήματος αυτού, και προκάλεσε ζημίες στο εν λόγω ακίνητο, ενώ το όχημα δεν κινήθηκε για περισσότερες από είκοσι τέσσερις ώρες πριν από την εκδήλωση της πυρκαγιάς»⁶.

3. Φοβούμαι ότι, όπως ακριβώς ο οδικός ελκυστήρας στην υπό κρίση υπόθεση βγήκε εκτός δρόμου, ορισμένα στοιχεία της προπαρατεθείσας νομολογίας παρεξέκλιναν κάπως από το ορθό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103. Με τις παρούσες προτάσεις, επομένως, διατυπώνω την άποψη, πρώτον, ότι, από *διαρθρωτική* σκοπιά, ο ρόλος του Δικαστηρίου δεν είναι να εμπλέκεται στην ουσιαστική εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σε συγκεκριμένες υποθέσεις μέσω τέτοιας «νομολογίας επί πραγματικών περιστατικών». Δεύτερον, όσον αφορά το *συγκεκριμένο* νομοθετικό πλαίσιο, η έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», καθώς και άλλες αόριστες νομικές έννοιες που περιέχονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, αφορούν τη γενική υποχρέωση ασφαλίσεως αστικής ευθύνης. Ο στόχος και ο σκοπός τους δεν είναι η κρίση ως προς το εάν συγκεκριμένο ατύχημα καλύπτεται από την ασφάλιση αυτή.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

4. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2009/103 περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς:

«[...]

1. ως “όχημα” νοείται οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος·
2. ως “ζημιωθείς” νοείται το πρόσωπο το οποίο δικαιούται αποκαταστάσεως της ζημίας που προεκλήθη από οχήματα·

[...].»

5. Το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, το οποίο τιτλοφορείται «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

⁴ Απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 42 και διατακτικό).

⁵ Απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 48 και διατακτικό).

⁶ Απόφαση της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, σκέψη 48 και διατακτικό).

Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

[...]

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.»

6. Το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/103, το οποίο τιτλοφορείται «Ειδικές κατηγορίες θυμάτων», προβλέπει τα εξής:

«1. Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 13, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.

[...]

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

Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης.»

B. Το εθνικό δίκαιο

7. Ο Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (νόμος περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως όσον αφορά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων) (στο εξής: νόμος περί ασφαλίσεως οχημάτων) εγκρίθηκε με το Real Decreto Legislativo 8/2004 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 8/2004), της 29ης Οκτωβρίου 2004⁷. Το άρθρο 1 του νόμου αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αστική ευθύνη», προβλέπει τα εξής:

«1. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος ευθύνεται, λόγω του κινδύνου που ενέχει η οδήγηση αυτού, για τη σωματική βλάβη ή την περιουσιακή ζημία που προκαλείται από την κυκλοφορία του οχήματος.

[...]

3. Ο κύριος του οχήματος, ο οποίος δεν είναι οδηγός, ευθύνεται για τις σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν από τον οδηγό, εφόσον συνδέεται με τον τελευταίο με κάποια από τις μνημονευόμενες στο άρθρο 1903 του Código Civil (αστικού κώδικα) και στο άρθρο 120, παράγραφος 5, του Código Penal (ποινικού κώδικα) σχέσεις. Η ευθύνη αυτή παύει να υφίσταται εάν ο κύριος αποδεικνύει ότι επέδειξε την επιμέλεια του μέσου συνετού προσώπου για την αποτροπή της ζημίας.

[...]»

⁷ ΒΟΕ, αριθ. 267, της 5ης Νοεμβρίου 2004, σ. 36662.

8. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρέωση ασφαλίσεως», προβλέπει τα εξής:

«Κάθε ιδιοκτήτης μηχανοκίνητου οχήματος που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στην Ισπανία υποχρεούται να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως, την οποία θα ανανεώνει, για κάθε όχημα ιδιοκτησίας του, η οποία θα καλύπτει, μέχρι του ύψους των ορίων της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, την αστική ευθύνη στην οποία αναφέρεται το άρθρο 1 [...]».

9. Το άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων, το οποίο τιτλοφορείται «Αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής και εξαιρέσεις», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η υποχρεωτικώς συναφθείσα ασφάλιση δεν καλύπτει τις υλικές ζημιές του ασφαλισμένου οχήματος, των μεταφερόμενων εντός αυτού αγαθών ή των αγαθών των οποίων η κυριότητα ανήκει στο πρόσωπο που συνήψε τη σύμβαση ασφαλίσεως, στον ασφαλισμένο, τον ιδιοκτήτη ή τον οδηγό [του οχήματος], καθώς επίσης στον σύζυγο οποιουδήποτε εκ των παραπάνω ή τους συγγενείς αυτών έως τρίτου βαθμού σε ευθεία ή πλάγια γραμμή.»

10. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), ο οποίος εγκρίθηκε με το Real Decreto 1507/2008 (βασιλικό διάταγμα 1507/2008), της 12ης Σεπτεμβρίου 2008⁸, προβλέπει τα εξής:

«Ως “μηχανοκίνητο όχημα”, για τους σκοπούς της αστικής ευθύνης όσον αφορά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και την υποχρέωση ασφαλίσεως, λογίζεται κάθε όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους και κινούμενο με κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων των μοτοποδηλάτων, των ειδικών οχημάτων, των ρυμουλκούμενων και των ημιρυμουλκούμενων [...]».

11. Επιπλέον, ο Reglamento General de Vehículos (γενικός κανονισμός οχημάτων), ο οποίος εγκρίθηκε με το Real Decreto 2822/1998 (βασιλικό διάταγμα 2822/1998), της 23ης Δεκεμβρίου 1998⁹, περιλαμβάνει στο παράρτημα II κατάλογο τάξεων και κατηγοριών οχημάτων και κατατάσσει, στο άρθρο 5 αυτού, το έλκον όχημα και το ημιρυμουλκούμενο ως ανεξάρτητα οχήματα, μολονότι δύναται να αποτελέσουν από κοινού ένα αρθρωτό όχημα.

12. Κατά τη νομολογία του Tribunal Supremo (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Ισπανία), τα οχήματα που συνθέτουν ένα αρθρωτό όχημα ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον έναντι τρίτων για ζημιές που προκλήθηκαν από το αρθρωτό αυτό όχημα. Περαιτέρω, στο άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων ρυθμίζεται ο εσωτερικός επιμερισμός της ευθύνης μεταξύ των οχημάτων αυτών:

«Όταν τα δύο εμπλεκόμενα οχήματα είναι έλκον όχημα και το προσαρτημένο σε αυτό ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, ή δύο ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, και δεν μπορεί να καθοριστεί ο βαθμός ευθύνης του καθενός, κάθε ασφαλιστής συμβάλλει στην εκπλήρωση των σχετικών υποχρεώσεων σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστικών εταιριών· ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, οι ασφαλιστές συμμετέχουν κατ' αναλογία προς το ποσό του ετήσιου ασφαλιστρού κινδύνου που αντιστοιχεί σε κάθε αναφερόμενο στο εκδοθέν ασφαλιστήριο συμβόλαιο όχημα.»

⁸ BOE, αριθ. 222, της 13ης Σεπτεμβρίου 2008, σ. 37487.

⁹ BOE, αριθ. 22, της 26ης Ιανουαρίου 1999, σ. 3440.

III. Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

13. Στις 3 Απριλίου 2014 σημειώθηκε τροχαίο ατύχημα όταν αρθρωτό όχημα αποτελούμενο από οδικό ελκυστήρα (ή έλκον όχημα)¹⁰ και ημιρυμουλκούμενο βγήκε εκτός δρόμου και ανετράπη. Το ατύχημα οφειλόταν σε υπαιτιότητα του οδηγού του έλκοντος οχήματος λόγω αμελούς οδήγησης.

14. Κατά τον χρόνο του ατυχήματος, το ημιρυμουλκούμενο ήταν εκμισθωμένο στην Primafrío SL. Το όχημα ήταν ασφαλισμένο για ζημιές σε αυτό το ίδιο στην εταιρία Ges, Seguros y Reaseguros, SA (στο εξής: GES). Για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων το όχημα ήταν ασφαλισμένο στην εταιρία Seguros Bilbao. Αντιστοίχως, ιδιοκτήτρια του έλκοντος οχήματος ήταν η πορτογαλική εταιρία Doctrans Transportes Rodovianos de Mercadería Lda. Για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων το έλκον όχημα ήταν ασφαλισμένο στην πορτογαλική εταιρία Acoreana, η οποία αντιπροσωπεύεται στην Ισπανία από την εταιρία Van Ameyde España SA (στο εξής: Van Ameyde ή αναίρεσειουσα).

15. Μετά το ατύχημα, η GES κατέβαλε στην Primafrío αποζημίωση ύψους 34 977,33 ευρώ για τις ζημιές του ημιρυμουλκούμενου. Κατόπιν, στις 13 Μαρτίου 2015, η GES κίνησε την κύρια δίκη, με την άσκηση αγωγής κατά της ασφαλίστριας εταιρίας του έλκοντος οχήματος, τη Van Ameyde. Με την αγωγή αυτή, ζητούσε να υποχρεωθεί η εν λόγω ασφαλίστρια εταιρία να καταβάλει στην GES το ποσό των 34 977,33 ευρώ, προσαυξημένο με τους νόμιμους τόκους. Η GES υποστήριξε ότι το έλκον όχημα και το ημιρυμουλκούμενο ήταν ανεξάρτητα οχήματα, ανήκοντα σε διαφορετικούς ιδιοκτήτες, και ότι το καθένα καλυπτόταν από σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Ως εκ τούτου, το ημιρυμουλκούμενο δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αγαθό μεταφερόμενο από το έλκον όχημα. Αντιθέτως, το ημιρυμουλκούμενο αποτελούσε τρίτο όσον αφορά την υποχρεωτική σύμβαση ασφαλίσεως του έλκοντος οχήματος.

16. Με απόφαση της 14ης Ιουλίου 2016, το Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (πρωτοδικείο υπ' αριθ. 1 της La Palma del Condado, Ισπανία) απέρριψε την αγωγή. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε εφαρμοστέα στην επίμαχη υπόθεση τη δεύτερη περίπτωση εξαίρεσης από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων του άρθρου 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων, ήτοι την περίπτωση ζημίας των μεταφερόμενων με το έλκον όχημα αγαθών. Έκρινε ότι το ημιρυμουλκούμενο πρέπει να θεωρηθεί «φορτίο ή μεταφερόμενο αγαθό».

17. Η GES άσκησε έφεση ενώπιον του Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.ª (δεύτερου τμήματος του εφετείου της Huelva, Ισπανία). Στις 22 Δεκεμβρίου 2016, το εν λόγω δικαστήριο έκανε δεκτή την έφεση, καθώς και την αγωγή στο σύνολό της. Έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων εξαίρεση από την κάλυψη αφορά αποκλειστικά ζημιές σε αγαθά τα οποία μεταφέρονται εντός του ασφαλισμένου οχήματος και όχι σε αγαθά τα οποία μεταφέρονται από το ασφαλισμένο όχημα. Στην υπό κρίση υπόθεση, το ημιρυμουλκούμενο μεταφερόταν «από» το ασφαλισμένο όχημα. Επομένως, αποτελούσε χωριστό όχημα σε σχέση με τον οδικό ελκυστήρα.

¹⁰ Στις παρούσες προτάσεις, χρησιμοποιώ τους όρους «οδικός ελκυστήρας» και «έλκον όχημα» χωρίς διάκριση μεταξύ τους, ως αναφερόμενους στο ίδιο είδος μηχανήματος. Αντιλαμβάνομαι ότι το αιτούν δικαστήριο, στο προδικαστικό του ερώτημα, αναφέρεται σε «οδικό ελκυστήρα ή έλκον όχημα». Εντούτοις, δεδομένου ότι δεν υποδηλώνεται ούτε διευκρινίζεται η διαφορά μεταξύ των δύο όρων, εφόσον πράγματι υφίσταται, υποθέτω απλώς ότι έχουν την ίδια έννοια.

18. Η αναιρεσείουσα άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Tribunal Supremo (Ανωτάτου Δικαστηρίου). Η αναιρεσείουσα προβάλλει παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η ζημία του ημιρυμουλκούμενου εξαιρείται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του οδικού ελκυστήρα.

19. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η οδηγία 2009/103 δεν ρυθμίζει ρητώς τον τρόπο επιμερισμού της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται αρθρωτό όχημα, αποτελούμενο από χωριστά οχήματα. Επιπλέον, ούτε στην εθνική νομοθεσία καθορίζεται ο τρόπος επιμερισμού της ευθύνης μεταξύ των ασφαλιστών των διαφορετικών οχημάτων τα οποία συνθέτουν αρθρωτό όχημα, στην περίπτωση που οι ζημίες που υπέστη ένα εκ των οχημάτων οφείλονται στην αποκλειστική υπαιτιότητα του άλλου.

20. Διατηρώντας αμφιβολίες ως προς την ορθή ερμηνεία του άρθρου 5 του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων και την ισχύ του σε σχέση με τη εφαρμογή του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο:

«Αντιβαίνει στο άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της [οδηγίας 2009/103], σε συνδυασμό με το άρθρο 1 της ίδιας οδηγίας, ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας (άρθρο 5, παράγραφος 2, του [νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων]) βάσει της οποίας, σε περιπτώσεις όπως αυτή της κύριας δίκης, οι ζημίες του ημιρυμουλκούμενου θεωρείται ότι εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του οδικού ελκυστήρα ή έλκοντος οχήματος, λόγω του ότι το ημιρυμουλκούμενο εξομοιώνεται προς τα μεταφερόμενα εντός του οδικού ελκυστήρα ή του έλκοντος οχήματος αγαθά, ή ακόμη λόγω του ότι, όσον αφορά τις υλικές ζημίες, το ημιρυμουλκούμενο λογίζεται ως ενιαίο όχημα με το έλκον όχημα ή τον οδικό ελκυστήρα;»

21. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η αναιρεσείουσα, η αναιρεσίβλητη, η Ισπανική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

IV. Ανάλυση

22. Μου δημιουργείται κάποια απορία. Όχι διότι δεν κατανοώ ότι, εάν ο οδηγός οδικού ελκυστήρα οδηγεί αμελώς, είναι πιθανόν το όχημα να βγει από τον δρόμο και να ανατραπεί, προκαλώντας υλικές ζημίες ή τραυματισμούς. Ούτε διότι δεν αντιλαμβάνομαι το υποκείμενο νομικό ζήτημα, το οποίο εκτίθεται με άκρα σαφήνεια από το αιτούν δικαστήριο: ποιος ασφαλιστής οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για τις υλικές ζημίες που υπέστη το ημιρυμουλκούμενο, στην περίπτωση κατά την οποία αυτό χρησιμοποιούνταν ως τμήμα αρθρωτού οχήματος, με τον οδηγό του οδικού ελκυστήρα να είναι αποκλειστικά υπαίτιος για την ανατροπή του όλου οχήματος, και ενώ το κάθε τμήμα του αρθρωτού οχήματος ήταν ασφαλισμένο σε διαφορετικό ασφαλιστή;

23. Κατανοώ ότι το υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα εμπνέεται ασφαλώς από την έως τώρα νομολογία του Δικαστηρίου. Ωστόσο, δυσκολεύομαι να καταλάβω πώς ακριβώς οι μνημονευόμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, ή και οποιαδήποτε άλλη διάταξη της οδηγίας 2009/103, θα μπορούσαν να συνεισφέρουν κάτι χρήσιμο επί των θεμάτων που θέτει το αιτούν δικαστήριο. Η δυσκολία αυτή προκύπτει από δύο θεμελιώδεις, πλην όμως αλληλένδετους, παράγοντες: το ορθό πεδίο εφαρμογής της επίμαχης νομικής πράξης και τον ρόλο του Δικαστηρίου όσον αφορά τις προδικαστικές αποφάσεις.

24. Πρέπει να παραδεχτούμε ότι, μέχρι στιγμής, η νομολογία του Δικαστηρίου δεν παρέμεινε πάντοτε εντός των ορίων αυτών. Ως εκ τούτου, θα ξεκινήσω τις παρούσες προτάσεις από το τελευταίο αυτό σημείο, εκθέτοντας εν συντομία μέρος της πρόσφατης νομολογίας στον τομέα αυτό και επεξηγώντας πώς, μέσω της φαινομενικής ερμηνείας των αόριστων νομικών εννοιών της οδηγίας 2009/103, ιδίως του όρου «κυκλοφορία οχημάτων», η κρίση του Δικαστηρίου σταδιακά βασιζόταν ολοένα και περισσότερο στην εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών (Α). Εν συνεχεία, θα σκιαγραφήσω το ορθό, κατά την άποψή μου τουλάχιστον, πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, το οποίο αφορά την υποχρέωση ασφαλίσεως, και όχι την κρίση περί υπαιτιότητας σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση (Β). Ακολούθως, θα εντάξω τις εκτιμήσεις αυτές στο ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο, υπενθυμίζοντας ότι η αποστολή του Δικαστηρίου είναι, σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ η *ερμηνεία* του δικαίου της Ένωσης (Γ). Θα καταλήξω στην πρόταση ότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω στοιχεία, η νομοθεσία της Ένωσης δεν ρυθμίζει τα συγκεκριμένα ζητήματα της κύριας δίκης ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου (Δ).

A. Η «κυκλοφορία οχημάτων»

25. Διαχρονικά, διάφορες διατάξεις της οδηγίας 2009/103, ή μάλλον των πέντε προϊσχυσασών αυτής οδηγιών¹¹, έχουν αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας. Ωστόσο, η συγκεκριμένη νομολογιακή γραμμή σχετικά με την ερμηνεία της έννοιας της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας¹², ως προς το εάν συγκεκριμένος ελιγμός ή κίνηση οχήματος εμπίπτει στην έννοια αυτή στο πλαίσιο συγκεκριμένης υπόθεσης, ώστε εν συνεχεία να κριθεί η ευθύνη συγκεκριμένου ασφαλιστή, άρχισε το 2014 με την υπόθεση Vnuk¹³.

26. Ο D. Vnuk αποθήκευε δεμάτια άχυρου σε αχυρώνα, όταν ένα τρακτέρ με ρυμουλκούμενο όχημα προσέκρουσε, κάνοντας όπισθεν στον προαύλιο χώρο, στη σκάλα στην οποία αυτός είχε ανέβει. Ο D. Vnuk έπεσε. Μολονότι η εθνική νομοθεσία στην εν λόγω υπόθεση καθόριζε εν γένει το πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα οχήματα, το αιτούν δικαστήριο διατηρούσε αμφιβολίες, *δεδομένου των συγκεκριμένων περιστάσεων* της υπόθεσης, ως προς το εάν η ασφαλιστική εταιρία του ιδιοκτήτη του τρακτέρ όφειλε πράγματι να αποζημιώσει τον D. Vnuk. Συνεπώς, στο Δικαστήριο υπεβλήθη το ερώτημα εάν ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» έχει την έννοια ότι «δεν καλύπτει τα περιστατικά της [εν λόγω] υπόθεσης, όπου το ασφαλισμένο στην εναγόμενη πρόσωπο προσέκρουσε, με τρακτέρ με ρυμουλκούμενο όχημα, στη σκάλα στην οποία βρισκόταν ο ενάγων κατά τη διάρκεια των εργασιών αποθήκευσης δεματιών άχυρου σε αχυρώνα, λόγω του ότι τα περιστατικά αυτά δεν συνέβησαν στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας»¹⁴.

27. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού. Επομένως, ο όρος αυτός θα μπορούσε να καλύπτει τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, να εισέλθει το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού σε αχυρώνα, πράγμα που όφειλε να εξακριβώσει το αιτούν δικαστήριο¹⁵.

¹¹ Για τον κατάλογο των πέντε οδηγιών τις οποίες ενσωμάτωσε, ενοποίησε και κατήργησε η οδηγία 2009/103, βλ. άρθρο 29 και παράρτημα I της οδηγίας 2009/103. Πρβλ. παράρτημα II αυτής, στο οποίο παρατίθεται πίνακας αντιστοιχίας των επιμέρους διατάξεων.

¹² Η, προγενέστερα, του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1971, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών 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).

¹³ Απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, στο εξής: απόφαση Vnuk).

¹⁴ Όπ.π. (σκέψη 25).

¹⁵ Όπ.π. (σκέψη 59 και διατακτικό).

28. Στην υπόθεση *Rodrigues de Andrade*¹⁶, ένας γεωργικός ελκυστήρας ήταν ακινητοποιημένος, με τον κινητήρα σε λειτουργία, προκειμένου οι εργάτες γης να ενεργοποιήσουν αντλία για τον ψεκασμό ζιζανιοκτόνου στα πρέμνα του αμπελώνα των συζύγων *Rodrigues de Andrade*. Το βάρος του ελκυστήρα, η δόνηση του κινητήρα, καθώς και οι ισχυρές βροχοπτώσεις, προκάλεσαν καθίζηση του εδάφους. Συνεπεία τούτου, ο ελκυστήρας έπεσε από τις αναβαθμίδες και ανατράπηκε, με αποτέλεσμα τη σύνθλιψη και τον θάνατο μίας εργαζόμενης. Η διαφορά που ανέκυψε από τα ατυχή αυτά περιστατικά επικεντρώθηκε, κατ' ουσίαν, στο ζήτημα του εάν η οφειλόμενη στον σύζυγο της θανούσας εργαζόμενης αποζημίωση έπρεπε να πληρωθεί από την ασφάλιση αστικής ευθύνης του ελκυστήρα (την ασφάλιση του οχήματος) ή από την ασφάλιση αστικής ευθύνης της ιδιοκτήτριας του αμπελώνα που κάλυπτε την ευθύνη της για εργατικά ατυχήματα. Επικαλούμενο την απόφαση *Vnuk*, το αιτούν στην εν λόγω υπόθεση δικαστήριο ζήτησε να διευκρινισθεί εάν η υποχρέωση ασφαλίσεως έχει εφαρμογή στη χρησιμοποίηση οχημάτων αποκλειστικώς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα οχήματα αυτά είναι εν κινήσει, ή και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι ακινητοποιημένα, με τον κινητήρα, όμως, σε λειτουργία.

29. Το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» δεν περιορίζεται στις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας, ήτοι στην κυκλοφορία σε δημόσια οδό. Αντιθέτως, ο όρος αυτός καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του οχήματος αυτού¹⁷. Το περιεχόμενο της εννοίας του όρου αυτού δεν εξαρτάται εξάλλου από τα χαρακτηριστικά του εδάφους επί του οποίου χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα¹⁸, και στην έννοια αυτή εμπίπτει οποιαδήποτε χρήση ενός οχήματος ως μέσου μεταφοράς¹⁹. Το Δικαστήριο απεφάνθη επομένως ότι η έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» δεν καλύπτει την περίπτωση γεωργικού ελκυστήρα ο οποίος ενεπλάκη σε ατύχημα, όταν η κύρια λειτουργία του, κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος αυτού, συνίστατο όχι στη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, αλλά στην παραγωγή, ως μηχανήματος εργασίας, της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού βυτίου περιέχοντος ζιζανιοκτόνο²⁰.

30. Η υπόθεση *Núñez Torreiro*²¹ αφορούσε αξιωματικό του ισπανικού στρατού ο οποίος μετείχε σε νυχτερινές στρατιωτικές ασκήσεις σε πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων στην Ισπανία. Ο εν λόγω αξιωματικός επέβαινε ως επιβάτης σε στρατιωτικό τροχοφόρο όχημα παντός εδάφους τύπου «*Aníbal*», το οποίο εκινείτο σε περιοχή που προοριζόταν για την κυκλοφορία ερπυστριοφόρων οχημάτων μάχης. Το όχημα ανετράπη, προκαλώντας του διάφορα τραύματα. Το αιτούν στην εν λόγω υπόθεση δικαστήριο ζήτησε να διευκρινισθεί εάν ήταν συμβατές με το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 οι διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας οι οποίες προέβλεπαν εξαίρεση από την κάλυψη της ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων στην επίμαχη περίπτωση.

31. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι το επίμαχο όχημα εκινείτο, όταν ανετράπη, επί πεδίου στρατιωτικών ασκήσεων και ότι το γεγονός ότι η πρόσβαση οποιουδήποτε μη στρατιωτικού οχήματος ήταν απαγορευμένη σε περιοχή του πεδίου αυτού που δεν ήταν κατάλληλη για την κυκλοφορία τροχοφόρων οχημάτων δεν ήταν ικανό να επηρεάσει την έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων»²². Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, η οποία επιτρέπει να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως οι ζημίες που

¹⁶ Απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908).

¹⁷ Όπ.π. (σκέψη 34).

¹⁸ Όπ.π. (σκέψη 35).

¹⁹ Όπ.π. (σκέψη 38).

²⁰ Όπ.π. (σκέψη 42 και διατακτικό).

²¹ Απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007).

²² Όπ.π. (σκέψη 34.)

επέρχονται επ' ευκαιρία της οδηγήσεως αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι «κατάλληλα για κυκλοφορία», πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό αυτό, είναι εντούτοις «κοινής χρήσεως»²³.

32. Στην υπόθεση BTA Baltic Insurance Company²⁴, το Δικαστήριο κλήθηκε να διευκρινίσει εάν η έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει επίσης την περίπτωση κατά την οποία ο επιβαίνων επί οχήματος σταθμευμένου σε χώρο σταθμεύσεως υπεραγοράς, ανοίγοντας τη θύρα του, προκάλεσε ζημία σε παρακείμενο όχημα.

33. Στην απόφασή του, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» δεν περιορίζεται στην οδήγησή τους, αλλά περιλαμβάνει ενέργειες που εκτελούνται συνήθως και από τους επιβαίνοντες²⁵. Η ενέργεια του ανοίγματος της θύρας ενός οχήματος συνιστά χρήση του. Επομένως, η χρήση αυτή συνάδει με τη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς, στον βαθμό που επιτρέπει, μεταξύ άλλων, την επιβίβαση και την αποβίβαση των προσώπων ή τη φόρτωση και την εκφόρτωση των αγαθών που πρόκειται να μεταφερθούν ή που μόλις μεταφέρθηκαν με το όχημα αυτό²⁶. Επιπλέον, το γεγονός ότι ένα όχημα είναι εν στάσει κατά τον χρόνο επελεύσεως του ατυχήματος δεν αποκλείει, αυτό καθεαυτό, ότι η χρήση του οχήματος αυτού κατά τον χρόνο αυτόν μπορεί να εμπίπτει στη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς²⁷. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία επιβαίνων επί οχήματος σταθμευμένου σε χώρο σταθμεύσεως, ανοίγοντας τη θύρα του εν λόγω οχήματος, χτύπησε το όχημα το οποίο ήταν σταθμευμένο δίπλα σε εκείνο στο οποίο επέβαινε και του προκάλεσε ζημία²⁸.

34. Στην υπόθεση Línea Directa Aseguradora²⁹, ο ιδιοκτήτης ενός καινούριου αυτοκινήτου το στάθμευσε σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Την επόμενη ημέρα έθεσε σε λειτουργία τη μηχανή του αυτοκινήτου, αλλά δεν το κίνησε. Αργότερα την ίδια νύχτα, το αυτοκίνητο ανεφλέγη εξαιτίας του ηλεκτρικού του κυκλώματος. Η πυρκαγιά προκάλεσε ζημιές στο κτίριο όπου ήταν σταθμευμένο. Το ζήτημα που ετέθη ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου συνίστατο στο εάν η ζημία που υπέστη το κτίριο έπρεπε να καλυφθεί από την ασφάλεια του αυτοκινήτου (σύμβαση ασφάλισεως αστικής ευθύνης του ιδιοκτήτη του οχήματος από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων) ή από την ασφάλεια της κατοικίας (σύμβαση ασφάλισεως κατοικίας του ιδιοκτήτη του κτιρίου).

35. Στην απόφασή του, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι ένα όχημα εξακολουθεί να θεωρείται ότι χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς όταν κινείται, καθώς και κατά τη διάρκεια σταθμεύσεώς του μεταξύ δύο κινήσεων. Επομένως, η στάθμευση οχήματος σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως συνιστά επίσης χρήση του. Ως εκ τούτου, το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων», ο οποίος μνημονεύεται στην εν λόγω διάταξη, καλύπτει περίπτωση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, κατά την οποία όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ακινήτου, το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς, ανεφλέγη, προκαλώντας πυρκαγιά, η οποία

²³ Όπ.π. (σκέψη 36).

²⁴ Απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

²⁵ Όπ.π. (σκέψη 45).

²⁶ Όπ.π. (σκέψη 36).

²⁷ Όπ.π. (σκέψη 38).

²⁸ Όπ.π. (σκέψη 48 και διατακτικό).

²⁹ Απόφαση της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

οφείλεται στο ηλεκτρικό κύκλωμα του οχήματος αυτού, και προκάλεσε ζημίες στο εν λόγω ακίνητο, μολονότι το όχημα δεν είχε κινηθεί για περισσότερες από είκοσι τέσσερις ώρες πριν από την εκδήλωση της πυρκαγιάς³⁰.

36. Η υπόθεση Bueno Ruiz και Zurich Insurance³¹ αφορούσε αυτοκίνητο σε κακή κατάσταση από τεχνικής απόψεως. Το όχημα παρουσίασε διαρροή λαδιών και άλλων ολισθηρών υγρών εντός ιδιωτικού χώρου στάθμευσης, όπου ήταν συνήθως σταθμευμένο. Στις 19 Σεπτεμβρίου 2015, στη συγκεκριμένη θέση στάθμευσης συγκεντρώθηκε μεγάλη ποσότητα λαδιών, η οποία εξαπλώθηκε στον περιβάλλοντα χώρο. Η ιδιοκτήτρια του αυτοκινήτου που ήταν σταθμευμένο στην παρακείμενη θέση στάθμευσης γλίστρησε στα λάδια, επιχειρώντας να επιβιβαστεί στο αυτοκίνητό της. Η παθούσα στράφηκε δικαστικά τόσο κατά του ασφαλιστή του αυτοκινήτου που παρουσίαζε τη διαρροή όσο και κατά του ιδιοκτήτη του ατομικώς. Κάνοντας μνεία της προγενέστερης σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου, πλην όμως διατυπώνοντας επιφυλάξεις ως προς το τι εντέλει καλύπτει ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων», με αποτέλεσμα να διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το ποιος ευθύνεται σε μια τέτοια περίπτωση (ο ασφαλιστής, ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου ή ενδεχομένως ο διαχειριστής του χώρου στάθμευσης), το εθνικό δικαστήριο ζήτησε από το Δικαστήριο να διευκρινίσει εάν, βάσει του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, αποκλείεται ερμηνεία κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει τις ζημίες ή τους τραυματισμούς που προξενούνται στο πλαίσιο μιας επικίνδυνης καταστάσεως προκληθείσας λόγω διαρροής υγρών από όχημα στη θέση στάθμευσης όπου είναι σταθμευμένο ή συνεπεία ελιγμών σταθμεύσεως, σε θέση ιδιωτικού χώρου στάθμευσης, ευρισκόμενη εντός κοινόχρηστου χώρου, σε σχέση με τους λοιπούς χρήστες του εν λόγω χώρου³².

37. Στην απάντησή του, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι ένα όχημα χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς όταν κινείται, αλλά, κατ' αρχήν, και κατά τη διάρκεια σταθμεύσεώς του μεταξύ δύο μετακινήσεων. Το γεγονός ότι το ατύχημα προκλήθηκε από διαρροή λαδιού, η οποία παρουσιάστηκε όχι μόνο ενόσω το αυτοκίνητο βρισκόταν εν στάσει, αλλά, κατά τα φαινόμενα, και όταν ετίθετο σε λειτουργία και σε κίνηση, δεν ασκεί επιρροή. Τόσο η κίνηση του αυτοκινήτου όσο και η στάθμευσή του σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης συνιστούν χρήσεις του οχήματος αυτού οι οποίες συνάδουν με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς³³.

38. Τα ανωτέρω παραδείγματα αποτελούν απλώς ενδεικτική επιλογή υποθέσεων των οποίων επιλήφθηκε το Δικαστήριο τα τελευταία χρόνια σχετικά με τον όρο «κυκλοφορία οχημάτων» του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103³⁴. Τα παραδείγματα που επελέγησαν είναι αξιοσημείωτα από δύο απόψεις. Πρώτον, όσον αφορά τον *συγκεκριμένο τομέα δικαίου*, το Δικαστήριο εξέτασε τον όρο «κυκλοφορία οχημάτων» –ο οποίος περιλαμβάνεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103– πλην όμως σε μάλλον διαφορετικό πλαίσιο και για διαφορετικό σκοπό, προκειμένου να κρίνει, κατ' ουσίαν, εάν πρέπει να καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση οχήματος συγκεκριμένη χρήση αυτού κατά τον χρόνο ατυχήματος (B). Δεύτερον, σε πιο *διαρθρωτικό και συστημικό επίπεδο*, το Δικαστήριο άρχισε να εκδίδει αποφάσεις με τέτοιο βαθμό συγκεκριμενοποίησης, που ενδεχομένως να τίθεται υπό αμφισβήτηση κατά πόσο η κρίση του συνιστά πράγματι ομοιόμορφη

³⁰ Όπ.π. (σκέψη 48 και διατακτικό).

³¹ Διάταξη της 11ης Δεκεμβρίου 2019, Bueno Ruiz και Zurich Insurance (C-431/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1082).

³² Όπ.π. (σκέψεις 16 έως 26).

³³ Όπ.π. (σκέψεις 40 έως 43).

³⁴ Βλ. επίσης, επί παραδείγματι, αποφάσεις της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642), της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), ή τις πρόσφατες προτάσεις μου στην εκκρεμή υπόθεση Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, την οποία πρέπει να παρέχει το Δικαστήριο βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, εν αντιθέσει προς την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης επί συγκεκριμένων υποθέσεων, ρόλο που επιφυλάσσεται στα εθνικά δικαστήρια (Γ).

B. Το ορθό πεδίο εφαρμογής (του άρθρου 3) της οδηγίας 2009/103

39. Η οδηγία 2009/103 δεν είναι ίσως το πιο άρτιο, από απόψεως διάρθρωσης, νομοθέτημα του δικαίου της Ένωσης. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι στο νομοθέτημα αυτό ενσωματώθηκαν πέντε προϊσχύσασες οδηγίες σε μία. Η ενοποιημένη οδηγία αρχίζει λοιπόν απευθείας με τους «ορισμούς» και όχι θέτοντας το αντικείμενο, τον σκοπό και το πεδίο εφαρμογής της, όπως γίνεται συνήθως στο πρώτο άρθρο. Στις πρώτες διατάξεις της οδηγίας καθιερώνεται πρώτα η υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης, σχετικής με την κυκλοφορία οχημάτων (άρθρο 3), η οποία επιτρέπει λοιπόν στα κράτη μέλη να μην καθιστούν τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων της ασφαλίσεως αυτής προϋπόθεση για την είσοδο στο έδαφός τους (άρθρο 4).

40. Εν συνεχεία, η οδηγία 2009/103 θεσπίζει αρκετούς άλλους κανόνες επί διαφόρων θεμάτων στα επιμέρους κεφάλαιά της. Τα κεφάλαια αυτά αντανακλούν σε μεγάλο βαθμό τις προϊσχύσασες και ήδη καταργηθείσες οδηγίες³⁵: αφενός, υπάρχουν διατάξεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως οχημάτων, τις εξαιρέσεις από την υποχρεωτική ασφάλιση, καθώς και σχετικά με την προστασία των τρίτων και των θυμάτων. Αφετέρου, οι περισσότερες από τις λοιπές διατάξεις αφορούν θεσμικά και διαδικαστικά ζητήματα: την ίδρυση εθνικών οργανισμών αποζημίωσης, τη σύνδεση του συστήματος της Ένωσης με το σύστημα της πράσινης κάρτας και με το δίκτυο των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, την ίδρυση κέντρων πληροφοριών, καθώς και τις διαδικασίες συνεργασίας και διακανονισμού μεταξύ των οργανισμών αυτών³⁶.

41. Ωστόσο, οι δύο κύριες (ουσιαστικού δικαίου) διατάξεις της οδηγίας 2009/103, ήτοι τα άρθρα 3 και 4 αυτής, εάν διαβαστούν υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 2 της ίδιας οδηγίας, αποδίδουν κατά κάποιον τρόπο τον γενικό σκοπό του εν λόγω νομοθετήματος: τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων και (επομένως) την ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με άλλα λόγια, προκειμένου να απαιτηθεί από τα κράτη μέλη να απέχουν από τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων ασφαλίσεως αστικής ευθύνης για τα οχήματα που εισέρχονται στο έδαφός τους από άλλα κράτη μέλη³⁷, θεωρήθηκε αναγκαία η διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των δυνητικών θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων³⁸.

42. Συνεπώς, το αντικείμενο της εναρμόνισης μεταξύ κρατών μελών βάσει του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας είναι η *υποχρέωση σύναψης* ασφαλίσεως αστικής ευθύνης όσον αφορά οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος κράτους μέλους. Για τον σκοπό αυτόν, στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας δίδεται ορισμός της έννοιας του «οχήματος», στο άρθρο 1, σημείο 4, ορίζεται το «έδαφος», και στο άρθρο 5 εκτίθενται οι περιπτώσεις στις οποίες κάθε

³⁵ Βλ. πίνακα αντιστοιχίας στο παράρτημα II της οδηγίας 2009/103.

³⁶ Βλ. περαιτέρω, σχετικά με τη σύνθετη αλληλεπίδραση μεταξύ του συστήματος της Ένωσης και του συστήματος της πράσινης κάρτας, προτάσεις μου στην υπόθεση Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, σημεία 32 έως 53).

³⁷ Βλ. άρθρο 4 της οδηγίας 2009/103. Πρβλ. αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 49), ή της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

³⁸ Το Δικαστήριο έχει επισημάνει επανειλημμένα, στο πλαίσιο ερμηνείας των οδηγιών, τον στόχο περί παροχής υψηλού επιπέδου προστασίας στα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα –βλ., ιδίως, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 47), ή, πιο πρόσφατα, διάταξη της 11ης Δεκεμβρίου 2019, Bueno Ruiz and Zurich Insurance (C-431/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1082, σκέψεις 33 έως 34).

κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από την υποχρέωση ασφάλισης για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων. Επιπλέον, το άρθρο 8 της οδηγίας καθορίζει τα αναγκαία έγγραφα, συνδέοντας εν τέλει το πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης ασφαλίσεως, βάσει του άρθρου 3 αυτής, με το σύστημα αποζημιώσεων από τους εθνικούς οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την καταβολή αποζημίωσης του άρθρου 10. Περιλαμβάνονται επίσης διατάξεις σχετικά με τα ελάχιστα ποσά που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση (άρθρο 9), τις ειδικές κατηγορίες θυμάτων (άρθρο 12), τις ρήτρες αποκλεισμού στα ασφαλιστήρια συμβόλαια (άρθρο 13), καθώς και σχετικά με τα ενιαία ασφάλιστρα και τις καλύψεις τους (άρθρο 14).

43. Ως εκ τούτου, από τον σκοπό και τη διάρθρωση της οδηγίας προκύπτει ότι το αντικείμενο της εναρμόνισης, κατά τρόπο μάλλον μινιμαλιστικό³⁹, είναι η *υποχρέωση* σύναψης ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, ο σκοπός της οδηγίας αυτής δεν υπήρξε ποτέ, και εξακολουθεί να μην είναι, η εναρμόνιση του τρόπου επιμερισμού της *ευθύνης* σε συγκεκριμένες υποθέσεις τροχαίων ατυχημάτων.

44. Τούτου λεχθέντος, αναγνωρίζω ασφαλώς ότι τα δύο αυτά ζητήματα είναι, κατά κάποιον τρόπο, αλληλένδετα. Εξάλλου, τα ευρύτερα διαρθρωτικά ζητήματα ως προς το εάν υπήρχε εξαρχής υποχρέωση ασφάλισης ή ως προς το εάν η εθνική νομοθεσία για τα ασφαλιστήρια συνάδει εν γένει με τις λοιπές απαιτήσεις της οδηγίας, ανακύπτουν συνήθως επ' αφορμή συγκεκριμένης υπόθεσης, η οποία συχνά μπορεί να αφορά το ζήτημα του επιμερισμού της ευθύνης σε συγκεκριμένη περίπτωση. Εντούτοις, τα δύο αυτά ζητήματα παραμένουν διακριτά. Η υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων είναι πολύ ευρύτερη και *γενικότερη*. Πρέπει να τίθεται εκ των προτέρων, βάσει γενικών και αντικειμενικών κριτηρίων, και να παραμένει σχετικά σταθερή σε βάθος χρόνου. Το εάν οι συγκεκριμένες περιστάσεις πρόκλησης ζημίας από όχημα, καθώς και το εάν η λειτουργία του οχήματος ή η αποστολή που επιτελούσε κατά τον χρόνο αυτό καλύπτονται από συγκεκριμένη σύμβαση ασφαλίσεως, εντάσσεται στο πλαίσιο εκ των υστέρων αποφάσεως για συγκεκριμένο ατύχημα⁴⁰.

45. Οι προπαρατεθείσες υποθέσεις αποτελούν καλό παράδειγμα επ' αυτού. Στις υποθέσεις αυτές, το ζητούμενο δεν ήταν εάν το υπαίτιο όχημα υπείχε υποχρέωση ασφαλίσεως. Προκύπτει ότι, σε όλες αυτές τις υποθέσεις, το όχημα ήταν πράγματι ασφαλισμένο, με αποτέλεσμα να πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103. Αντιθέτως, το πραγματικό ζήτημα ήταν εάν η προκληθείσα ζημία έπρεπε να αποζημιωθεί από την υποχρεωτική ασφάλεια του οχήματος, λαμβανομένου υπόψη του συγκεκριμένου ατυχήματος και του είδους της δραστηριότητας στην οποία ενεπλέκετο τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, ή εάν η αποζημίωση έπρεπε να καταβληθεί από άλλη ασφάλεια ή βάσει της ατομικής ευθύνης του υπαιτίου για τη ζημία προσώπου.

46. Ωστόσο, αυτό το είδος αποφάσεως δεν διέπεται από το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103. Με άλλα λόγια, η υποχρέωση βάσει του άρθρου 3 της εν λόγω οδηγίας πληρούται εφόσον υφίσταται ασφάλιση και, επομένως, υπάρχει δίχτυ ασφαλείας για τα θύματα. Εφόσον πληρούνται οι ρητές, ελάχιστες και γενικές προϋποθέσεις που τίθενται στις λοιπές διατάξεις της οδηγίας 2009/103, το

³⁹ Για νομολογία στην οποία τονίζεται η διάσταση της ελάχιστης εναρμόνισης των προϊσχυσασών και της ισχύουσας οδηγίας, για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων, ως προς διάφορα στοιχεία τα οποία δεν ρυθμίζονται ρητώς με τις οδηγίες αυτές, βλ., επί παραδείγματι, αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 29), της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 και C-475/14, EU:C:2016:40, σκέψη 40), ή της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 47).

⁴⁰ Βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 39). Για λεπτομερή εξέταση, πρβλ. προτάσεις μου στην υπόθεση Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, σημεία 39 και 48).

ποιος ακριβώς, και με ποιον τρόπο, ευθύνεται για την καταβολή της αποζημίωσης σε συγκεκριμένη υπόθεση για την προκληθείσα ζημία, δεν αποτελεί ζήτημα ρυθμιζόμενο με την εν λόγω οδηγία.

47. Τούτο αποτελεί, κατά την άποψή μου, το ορθό πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης που καθιερώνεται με το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103. Συνεπώς, τα ζητήματα που δύνανται ενδεχομένως να εξεταστούν σε αυτό το πλαίσιο, και ιδίως όσον αφορά την ερμηνεία των όρων «κυκλοφορία» (οχημάτων), «έδαφος» (κράτους μέλους), «συνήθης στάθμευση» (στο έδαφος αυτό) ή όσον αφορά το ελάχιστο εύρος και την κάλυψη της «αστικής ευθύνης», τα οποία περιλαμβάνονται στη διάταξη αυτή, είναι ζητήματα που συνδέονται με το πεδίο εφαρμογής και την έκταση της υποχρέωσης σύναψης ασφαλίσεως αστικής ευθύνης εν γένει. Δεν πρόκειται περί του εάν ορισμένη σύμβαση ασφαλίσεως καλύπτει ή όχι τη χρήση ενός οχήματος υπό συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά, στο «ιδιαιτερο πλαίσιο» ενός συγκεκριμένου ατυχήματος. Τούτο δεν αποτελεί απλώς ζήτημα εφαρμογής της νομοθεσίας, το οποίο εξετάζω στην επόμενη ενότητα, αλλά και (ή κυρίως) ζήτημα το οποίο δεν διέπεται από την οδηγία 2009/103.

48. Συνοψίζοντας, οι αόριστες νομικές έννοιες του δικαίου της Ένωσης, μολονότι ενδέχεται να είναι αυτοτελείς, δεν πρέπει να εφαρμόζονται εκτός του ορθού πλαισίου τους, όπως αυτό τίθεται από το γράμμα, τη διάρθρωση και τον σκοπό του νομοθετήματος. Η έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, αποτελεί απλώς ένα στοιχείο του γενικού καθήκοντος των κρατών μελών να διασφαλίζουν ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία των οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους καλύπτεται από ασφάλιση. Ούτε η εν λόγω διάταξη, ούτε, κατά μείζονα λόγο, ένας μόνον όρος, αποκομμένος από το συνολικό πλαίσιο της διάταξης αυτής, αποσκοπεί στο να παράσχει εναρμονισμένες κατευθυντήριες γραμμές για τον επιμερισμό της ευθύνης σε μεμονωμένα ατυχήματα, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν πληρούται η υποχρέωση της διάταξης αυτής για σύναψη ασφαλίσεως αστικής ευθύνης και δεν υπάρχει σαφής σύγκρουση με οποιαδήποτε άλλη ρητή διάταξη της οδηγίας 2009/103.

Γ. Η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης έναντι της εφαρμογής του

49. Υπάρχει ένα ακόμη ζήτημα το οποίο συνδέεται με το προηγούμενο σημείο και αξίζει να υπομνησθεί. Κατά το άρθρο 267, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφαινεται με προδικαστικές αποφάσεις επί της *ερμηνείας* των Συνθηκών ή επί του κύρους και της *ερμηνείας* των πράξεων των θεσμικών ή λοιπών οργάνων ή οργανισμών της Ένωσης. Αντιθέτως, η *εφαρμογή* του δικαίου της Ένωσης, είτε σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίδονται από το Δικαστήριο βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, είτε, στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, άνευ αυτών, αποτελεί πρωτίστως αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων.

50. Ασφαλώς, η εφαρμογή του δικαίου είναι πιθανόν να ενέχει ορισμένα στοιχεία που σχετίζονται με την ερμηνεία του. Αντιστοίχως, η ερμηνεία του δικαίου δεν μπορεί να πραγματοποιείται κατά τρόπο αφηρημένο, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες συγκεκριμένης υπόθεσης ή υποθέσεων, κατά την αξιολόγηση της προτεινόμενης ερμηνείας. Είναι λοιπόν αδύνατον να πούμε, με αφηρημένους όρους και γενικά, πού ακριβώς σταματά η ερμηνεία του δικαίου και πού αρχίζει η εφαρμογή του (και το αντίστροφο).

51. Εντούτοις, θεωρώ ότι η υπό κρίση υπόθεση, όπως και οι υποθέσεις των οποίων έγινε μνεία στην ενότητα Α των παρουσών προτάσεων, παρέχουν ένα καλό και απτό παράδειγμα για το πότε δεν είναι αναγκαία η παρέμβαση του Δικαστηρίου, ασφαλώς όχι σε τέτοιο βαθμό ενδεδειγμένης εξέτασης των πραγματικών περιστατικών, όπως στο παρελθόν.

52. Πρωτίστως και κυρίως, λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που διατυπώνονται στην ενότητα Β των παρουσών προτάσεων, η όποια ανάγκη ερμηνείας αόριστης νομικής έννοιας του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, οριοθετείται φυσικά από το γράμμα της οικείας διάταξης, το πλαίσιο στο οποίο αυτή τοποθετείται, καθώς και από τον σκοπό της. Στην πραγματικότητα, δεν απαιτείται η ερμηνεία του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» προκειμένου να κριθεί εάν κατ' αρχάς ενεργοποιήθηκε η ευθύνη συγκεκριμένου ασφαλιστή συνεπεία συγκεκριμένου ατυχήματος.

53. Δεύτερον, ακόμη και εάν υποθέταμε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» ρύθμιζε επίσης τη διευθέτηση επιμέρους υποθέσεων ευθύνης και συνέβαλλε στον καθορισμό του εάν, σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, η συγκεκριμένη χρήση ενός οχήματος ενέπιπτε στη συνήθη χρήση αυτού, υπάρχουν όρια στο πόσο μακριά (ή πόσο χαμηλά, σε επίπεδο αφαίρεσης) μπορεί να φτάσει οποιοσδήποτε (κανονιστικός) νομικός κανόνας, με δεδομένο το ανεξάντλητο φάσμα πιθανών πραγματικών περιστατικών. Υπ' αυτή την έννοια, το Δικαστήριο έχει αναφέρει σε πλείονες περιπτώσεις ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει *κάθε συνήθη χρήση* οχήματος η οποία συνάδει με τη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς⁴¹. Το κατά πόσον ο ορισμός αυτός είναι υπερβολικά ευρύς, υπερβολικά στενός ή κάπως αυτοαναφορικός, καθώς και το πώς ακριβώς πρέπει να βελτιωθεί, είναι ασφαλώς προς συζήτηση. Ωστόσο, εάν μια αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν θέσει ρητώς και με σαφήνεια το ζήτημα του πεδίου εφαρμογής μιας έννοιας του δικαίου της Ένωσης, δύσκολα γίνεται κατανοητό πώς μία ακόμη επιβεβαίωση ότι τα συγκεκριμένα επίμαχα περιστατικά πράγματι εμπίπτουν στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» θα συνέβαλλε στη διασφάλιση ομοιόμορφης ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης σε ολόκληρη την Ένωση, όπως οραματίστηκαν οι συντάκτες των Συνθηκών.

54. Μπορεί φυσικά να υποστηριχθεί ότι οποιαδήποτε κρίση του Δικαστηρίου θα συμβάλει σε κάποιον βαθμό στην ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σε ολόκληρη την Ένωση. Τούτο ασφαλώς ισχύει. Πράγματι, κατόπιν της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Línea Directa Aseguradora*, επί παραδείγματι, μπορούμε να ελπίζουμε ότι όλες οι περιπτώσεις «κατά [τις οποίες] όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ακινήτου, το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς, ανεφλέγη, προκαλώντας πυρκαγιά, η οποία οφείλεται στο ηλεκτρικό κύκλωμα του οχήματος αυτού, και προκάλεσε ζημίες στο εν λόγω ακίνητο, ενώ το όχημα δεν κινήθηκε για περισσότερες από είκοσι τέσσερις ώρες πριν από την εκδήλωση της πυρκαγιάς»⁴², θα αντιμετωπιστούν κατά τρόπο ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Ένωση.

55. Εντούτοις, εύλογα προκύπτει το ερώτημα εάν αυτό είναι το είδος και το επίπεδο ομοιόμορφης ερμηνείας το οποίο πρέπει να απασχολεί το Δικαστήριο βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Θυμίζει κάπως τη στενή περιπτωσιολογική κρίση, που αποτελεί συνήθως έργο των εθνικών πρωτοβάθμιων πολιτικών δικαστηρίων. Επιπλέον, όπως προκύπτει από την εμπειρία, τέτοια «νομολογία επί των πραγματικών περιστατικών» μοιραία θα προκαλέσει περαιτέρω ερωτήματα

⁴¹ Βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 59), η οποία κατόπιν επαναλαμβάνεται σε όλες τις μνημονευθείσες στην ενότητα Α των παρουσών προτάσεων αποφάσεις.

⁴² Απόφαση της 20ής Ιουνίου 2019, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, σκέψη 48 και διατακτικό).

και ανάγκη διευκρινίσεων⁴³: τι θα συνέβαινε εάν το αυτοκίνητο ήταν σταθμευμένο σε δημόσια οδό και όχι εντός ιδιωτικού κλειστού χώρου σταθμεύσεως; Τι θα συνέβαινε εάν το αυτοκίνητο δεν είχε κινηθεί για αισθητά μεγαλύτερο διάστημα, καθιστάμενο, εκ του αποτελέσματος, εν στάσει; Τι θα συνέβαινε εάν η πυρκαγιά δεν προέκυπτε στο ηλεκτρικό κύκλωμα του αυτοκινήτου, αλλά σε διαφορετικό σημείο του⁴⁴;

56. Τρίτον, ο κύριος ρόλος του Δικαστηρίου πρέπει να είναι η διευκρίνιση ή η βελτίωση της κανονιστικής, νομικής μείζονος προτάσεως, η οποία απορρέει από το δίκαιο της Ένωσης και η οποία πρέπει να εφαρμοστεί από τα εθνικά δικαστήρια. Η υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών κάθε υπόθεσης, ήτοι η ελάσσων πρόταση, καθώς και το συμπέρασμα ως προς την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σε κάθε συγκεκριμένη υπόθεση, αποτελεί αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων.

57. Βεβαίως, σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, τα εθνικά δικαστήρια έχουν πάντοτε τη δυνατότητα υποβολής αίτησης προδικαστικής αποφάσεως. Εντούτοις, ως πρακτικός κανόνας, σχετικά με ζητήματα για τα οποία έχει ήδη δοθεί ερμηνεία, το προδικαστικό ερώτημα πρέπει να συνδέεται δεόντως με ενδεχόμενη βελτίωση της βασισμένης στο δίκαιο της Ένωσης μείζονος προτάσεως, η οποία θα τύχει εφαρμογής στην κύρια δίκη (ήτοι με τη διευκρίνισή της, τη συστατική ή διασταλτική ερμηνεία της, τη δυνατότητα εξαιρέσεώς της, και ούτω καθεξής). Ωστόσο, ακόμη μια επιβεβαίωση ότι η ίδια, ήδη ερμηνευθείσα, μείζων πρόταση εφαρμόζεται επί άλλων πραγματικών περιστατικών, χωρίς ουδόλως να επιδιώκεται η επανεξέταση της υφιστάμενης μείζονος προτάσεως, συνιστά ζήτημα εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, κάτι που εναπόκειται στα εθνικά δικαστήρια.

58. Θα πρέπει να παραδεχτώ ότι αυτά τα ιδεατά όρια καθίστανται κάπως ασαφή, όταν στη μείζονα πρόταση του δικαίου της Ένωσης υπεισέρχονται στοιχεία αυστηρά συνδεδεμένα με πραγματικά περιστατικά. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το αιτούν δικαστήριο ενδέχεται πράγματι να επιδιώκει ορθώς να βεβαιωθεί κατά πόσο νέα και διαφορετικά πραγματικά περιστατικά εμπίπτουν στον νομικό κανόνα τον οποίο διαμόρφωσε το Δικαστήριο⁴⁵.

59. Για τον προσδιορισμό του ενδεδειγμένου αφηρημένου επιπέδου, είναι κρίσιμη η αποδοχή δύο στοιχείων ως αφετηρίας: της δικαστικής αυτοσυγκράτησης και της αποδοχής κάποιου βαθμού επιτρεπτής απόκλισης. Ασφαλώς, η επιταγή περί ομοιομορφίας και η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σε ολόκληρη την Ένωση αποτελούσε πάντοτε βασικό στοιχείο της νομολογίας του Δικαστηρίου. Ωστόσο, είναι φυσικά σημαντική η διάκριση μεταξύ των ζητημάτων που ασκούν και αυτών που δεν ασκούν επιρροή από αυτή την άποψη, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των (εξ ορισμού) πεπερασμένων δικαστικών πόρων των δικαιοδοτικών οργάνων της Ένωσης.

60. Παραδείγματος χάριν, αν αναλογιστούμε μια περίπτωση κατά την οποία επιβάτης ταξί, έχοντας φτάσει στον προορισμό του και κατά την έξοδό του από το πίσω κάθισμα, ανοίγει την πίσω θύρα χωρίς τον απαιτούμενο έλεγχο και προκαλεί ζημία σε διερχόμενο όχημα. Συνιστά τούτο «κυκλοφορία οχήματος» βάσει του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103; Πρέπει η αποζημίωση

⁴³ Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. G. Jacobs στην υπόθεση Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, σημείο 50), όπου επισημαίνει σοφά ότι «οι λεπτομερείς απαντήσεις που δίδονται σε πολύ εξειδικευμένα ερωτήματα δεν προάγουν πάντοτε την [...] ομοιόμορφη εφαρμογή. Τέτοιου είδους απαντήσεις ενδέχεται να δημιουργούν απλώς περαιτέρω ερωτήματα».

⁴⁴ Βλ. διάταξη της 11ης Δεκεμβρίου 2019, Bueno Ruiz και Zurich Insurance (C-431/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1082, σκέψη 44).

⁴⁵ Βλ. συναφώς, αναφορικά με ζήτημα το οποίο πράγματι σχετιζόταν με το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, ήτοι το πότε εξαντλείται η υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως αστικής ευθύνης βάσει της διάταξης αυτής, προτάσεις μου στην υπόθεση Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

για τις υλικές ζημίες να καταβληθεί από την ασφάλεια αστικής ευθύνης του ταξί και όχι του διερχόμενου οχήματος; Ή μήπως είναι ατομικά υπεύθυνος ο επιβάτης του ταξί, διότι δεν φρόντισε να ελέγξει δεόντως πριν ανοίξει τη θύρα;

61. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί θα έπρεπε να απασχολεί το Δικαστήριο η ενδεχόμενη διαφορετική αντιμετώπιση μιας τέτοιας υπόθεσης μεταξύ αστικών δικαστηρίων σε ολόκληρη την Ένωση – εφόσον θα ήταν πράγματι δυνατόν να υπάρξει πανομοιότυπη υπόθεση, δεδομένων των άπειρων παραλλαγών και λεπτομερειών που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν διαφορετική έκβαση. Μια τέτοια υπόθεση, εφόσον δεν εγείρει παρεμπιπτόντως ευρύτερο ζήτημα κανονιστικής μη συμβατότητας της εθνικής νομοθεσίας ή πρακτικής προς οιαδήποτε ρητή διάταξη του δικαίου της Ένωσης, εμπίπτει κανονικά στη σφαίρα της εφαρμογής του νόμου. Εξάλλου, τολμώ να πω ότι τέτοιος βαθμός ομοιομορφίας, με την έννοια της ομοιογένειας ως προς την έκβαση μεμονωμένων υποθέσεων, είναι μύθος. Μάλιστα, τέτοια ομοιομορφία δεν επιτυγχάνεται ούτε σε ιδιαιτέρως συγκεντρωτικά εθνικά δικαιοδοτικά συστήματα στα οποία, εν αντιθέσει με την αποστολή του Δικαστηρίου στο πλαίσιο των προδικαστικών αποφάσεων, διενεργείται εκτεταμένος έλεγχος των αποφάσεων των κατώτερων δικαστηρίων ως προς την ορθή εφαρμογή του νόμου στις επιμέρους υποθέσεις.

62. Συνοψίζοντας, υφίσταται, και θα εξακολουθήσει πάντοτε να υφίσταται, κάποιου βαθμού απόκλιση κατά την εθνική εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, ακόμη και σε εναρμονισμένους τομείς. Τούτο δεν είναι απλώς επιτρεπτό, αλλά επιπλέον εύλογο και φυσικό. Το Δικαστήριο, επιλαμβανόμενο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως αναφορικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, καλείται να θέσει τα απώτερα όρια της απόκλισης αυτής, παρέχοντας ομοιόμορφη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των αόριστων νομικών εννοιών που αυτό περιέχει. Εντούτοις, η ερμηνεία αυτή πρέπει να παραμένει σε ένα ενδεδειγμένο επίπεδο αφαίρεσης. Για να το θέσω διαφορετικά, το καθήκον του Δικαστηρίου βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ είναι η διασφάλιση της ομοιόμορφης ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης στο επίπεδο των εφαρμοστέων νομικών κανόνων και όχι στο επίπεδο της έκβασης κάθε υπόθεσης. Κατά λογική συνεπαγωγή, παρά την ύπαρξη εύλογου βαθμού ομοιομορφίας των νομικών κανόνων, ενδέχεται να υπάρχουν αποκλίσεις όσον αφορά την έκβαση συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Δ. Η υπό κρίση υπόθεση

63. Για τους λόγους που εκτίθενται στις δύο προηγούμενες ενότητες των παρούσων προτάσεων, συντάσσομαι κατά βάση με το βασικό επιχείρημα της Ισπανικής Κυβέρνησης και με τους ισχυρισμούς της Επιτροπής: το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 *δεν αποκλείει* οποιαδήποτε από τις (αντικρουόμενες εθνικές) ερμηνείες του άρθρου 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων, *απλώς διότι* η κρίση ως προς το εάν, υπό τις περιστάσεις συγκεκριμένης υπόθεσης, οι ζημίες σε ημιρυμουλκούμενο το οποίο χρησιμοποιούνταν ως τμήμα αρθρωτού οχήματος, θα καλυφθούν από την ασφάλεια αστικής ευθύνης του οδικού ελκυστήρα ή, ενδεχομένως, από την ασφάλεια αστικής ευθύνης του ημιρυμουλκούμενου, *δεν ρυθμίζεται* από τις μνημονευόμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.

64. Τούτου λεχθέντος, θεωρώ σκόπιμο να προστεθούν εν κατακλείδι τρεις παρατηρήσεις, ειδικώς ως προς τη συγκεκριμένη υπόθεση.

65. Πρώτον, το γεγονός ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφαλίσεως οχημάτων κατονομάζεται στην αίτηση του αιτούντος δικαστηρίου ως η διάταξη του εθνικού δικαίου η οποία πράγματι ρυθμίζει το «πεδίο εφαρμογής και τις εξαιρέσεις» της υποχρεωτικής ασφαλίσεως

(εν γένει), έχει λίγη σημασία στο πλαίσιο της κύριας δίκης. Όπως επισήμανε η Ισπανική Κυβέρνηση, η εθνική νομοθεσία περιλαμβάνει πράγματι ειδική διάταξη για τον επιμερισμό της ευθύνης όσον αφορά τα επιμέρους τμήματα αρθρωτού οχήματος σε περίπτωση σύγκρουσης, ήτοι το άρθρο 19 του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων⁴⁶. Ωστόσο, η διάταξη αυτή διέπει μόνον τον επιμερισμό της ευθύνης σε περίπτωση ζημιών που προκλήθηκαν σε τρίτους. Ως εκ τούτου, σε εθνικό επίπεδο προέκυψαν αμφιβολίες και ερμηνευτικές αποκλίσεις σε επιμέρους υποθέσεις, σχετικά με μια άλλη, μη προβλεπόμενη από την εν λόγω εθνική (παράγωγη) νομοθεσία, περίπτωση: τι συμβαίνει εάν οι ζημιές δεν προκλήθηκαν σε τρίτους, αλλά από το ένα τμήμα του αρθρωτού οχήματος στο άλλο;

66. Εντούτοις, τούτο τονίζει απλώς το ότι οι ερμηνευτικές αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου, οι οποίες ενισχύονται προφανώς από τις διαφορετικές κρίσεις εθνικών περιφερειακών δικαστηρίων, αφορούν την ερμηνεία και την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας. Δεν αντιλαμβάνομαι το πώς το περιεχόμενο του άρθρου 1 ή του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103 θα μπορούσε να συνδράμει το αιτούν δικαστήριο στην επίλυση του εν λόγω ζητήματος εθνικού δικαίου.

67. Δεύτερον, δεν είναι σαφές πώς το συμπέρασμα αυτό επηρεάζεται από τη μνεία του άρθρου 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως. Η διάταξη αυτή προβλέπει ότι: «[η] ασφάλιση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες». Όπως και η Επιτροπή, δεν κατανοώ (και δεν διευκρινίζεται από το αιτούν δικαστήριο) πώς θα μπορούσε καθ' οιονδήποτε τρόπο να θιγεί ή να περιοριστεί η κάλυψη των υλικών ζημιών με οποιαδήποτε από τις δύο πιθανές ερμηνείες των επίμαχων εθνικών διατάξεων. Όπως αντιλαμβάνομαι, υπάρχει σαφώς δυνατότητα αποκατάστασης των υλικών ζημιών σε τέτοιες υποθέσεις. Η υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφάλισης αστικής ευθύνης βάσει του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103 κατά τα φαινόμενα πληρούται. Δεν προβάλλεται εξάλλου ότι η κάλυψη αυτή αντιβαίνει σε οποιαδήποτε άλλη διάταξη της ίδιας οδηγίας εν γένει. Το ζήτημα συνίσταται στο ποιος θα υποχρεωθεί εν τέλει να καταβάλει την εν λόγω αποζημίωση, η ασφαλιστική εταιρία του οδικού ελκυστήρα ή του ημιρυμουλκούμενου.

68. Τρίτον, το ίδιο ισχύει και αν επικεντρωθούμε, όπως υποδηλώνεται με το προδικαστικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, αντί του άρθρου 3, στο άρθρο 1 της οδηγίας και στους ορισμούς των όρων «όχημα» και «ζημιωθείς» που περιλαμβάνονται σε αυτό. Μάλιστα, στις παρατηρήσεις της η Επιτροπή πραγματεύεται το θέμα, διερωτώμενη εάν το ημιρυμουλκούμενο, ή μάλλον ο ιδιοκτήτης αυτού, θα μπορούσε ενδεχομένως να είναι «ζημιωθείς» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 2009/103. Βάσει της επιχειρηματολογίας αυτής, η Επιτροπή προβάλλει ότι ένα ημιρυμουλκούμενο που έχει υποστεί ζημιές δεν είναι ίσως το είδος του θύματος του οποίου την προστασία επιδιώκει παγίως να ενισχύσει η εν λόγω οδηγία⁴⁷, διερωτώμενη και πάλι πώς μια τέτοια εξαίρεση, ούτε καν ρητώς προβλεπόμενη από την εθνική νομοθεσία⁴⁸, θα μπορούσε να περιορίσει το εύρος της κάλυψης των υλικών ζημιών που επιβάλλεται βάσει του άρθρου 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

⁴⁶ Παρατιθέμενο στο σημείο 12 των παρουσών προτάσεων.

⁴⁷ Η Επιτροπή παρέπεμψε συναφώς τις αιτιολογικές σκέψεις 21 και 22 της οδηγίας 2009/103, επισημαίνοντας ότι τα πιο πιθανά θύματα των τροχαίων ατυχημάτων (στην προστασία των οποίων αποσκοπεί η οδηγία αυτή) είναι στην πραγματικότητα τα φυσικά πρόσωπα, είτε επιβάτες, είτε πεζοί, ποδηλάτες ή άλλοι χρήστες των δρόμων, αλλά όχι τα οχήματα αυτά καθεαυτά.

⁴⁸ Και πάλι, για να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφάλισης οχημάτων, σε υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης, *εξαιρεί* την κάλυψη των ζημιών του ημιρυμουλκούμενου από την ασφάλεια του οδικού ελκυστήρα, πρέπει πρώτα να ερμηνευθούν οι διατάξεις του εθνικού δικαίου. Βλ. σημεία 9, 16 και 17 των παρουσών προτάσεων, όπου σκιαγραφούνται οι αντικρουόμενες ερμηνείες της εν λόγω διατάξης του εθνικού δικαίου.

69. Είμαι υπόχρεος στην Επιτροπή για αυτόν τον προβληματισμό. Βοηθά να υπογραμμιστεί στην πράξη η γενική παρατήρηση που διατυπώθηκε ήδη ανωτέρω⁴⁹: τέτοια ζητήματα και εκτιμήσεις δεν εμπίπτουν στο ορθό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103. Αυτό αποδεικνύεται από τη λογική ασυμφωνία (στα όρια του παράδοξου) που προκύπτει όταν επιχειρείται να υπαχθεί εντός ενός δεδομένου νομοθετικού πλαισίου μια περίπτωση που δεν εμπίπτει σε αυτό. Η υφιστάμενη έννοια και λογική του εν λόγω πλαισίου απλώς δεν προβλέπουν και, συνεπώς, δεν ταιριάζουν διόλου στην περίπτωση αυτή⁵⁰.

70. Συνοψίζοντας, εφόσον ικανοποιείται ο βασικός σκοπός της οδηγίας 2009/103, ήτοι ότι, σε εκπλήρωση της υποχρέωσης που καθιερώνει το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη έχουν προβλέψει την υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφάλισης αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων, προστατεύοντας, κατά τον τρόπο αυτόν, τα δυνητικά θύματα τροχαίων ατυχημάτων και ενθαρρύνοντας, επομένως, την ελεύθερη κυκλοφορία σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι ειδικοί όροι αυτής της υποχρέωσης και, κατά μείζονα λόγο, η υλοποίηση της ευθύνης αυτής σε επιμέρους υποθέσεις τροχαίων ατυχημάτων, παραμένουν ζήτημα εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης ή, κατά μείζονα λόγο, της εθνικής νομοθεσίας, καθήκον που επαφίεται στα εθνικά δικαστήρια.

V. Πρόταση

71. Προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία) ως εξής:

- ούτε το άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, ούτε το άρθρο 1, σημεία 1 ή 2, της ίδιας οδηγίας ρυθμίζουν το ζήτημα εάν το εθνικό δίκαιο πρέπει να αντιμετωπίσει τις υλικές ζημιές που υπέστη ημιρυμουλκούμενο, ενόσω αυτό χρησιμοποιούνταν ως τμήμα αρθρωτού οχήματος από κοινού με οδικό ελκυστήρα, ως συμβάν καλυπτόμενο από την υποχρεωτική ασφάλεια αστικής ευθύνης του οδικού ελκυστήρα. Το ζήτημα αυτό, καθώς και κάθε ζήτημα το οποίο δεν διέπεται ειδικώς από την οδηγία 2009/103, εναπόκειται στη ρύθμιση της εθνικής νομοθεσίας και στην κρίση των εθνικών δικαστηρίων.

⁴⁹ Βλ. σημεία 39 έως 48 των παρουσών προτάσεων.

⁵⁰ Για μία ακόμη πρόσφατη εκδήλωση του ίδιου φαινομένου, βλ., επί παραδείγματι, απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).