



## Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ  
JEAN RICHARD DE LA TOUR  
της 15ης Δεκεμβρίου 2022<sup>1</sup>

### Υπόθεση C-618/21

AR,  
BF,  
ZN,  
NK Sp. z o.o., s.k.,  
KP,  
RD Sp. z o.o.,  
κατά  
PK S.A.,  
CR,  
SI S.A.,  
MB S.A.,  
PK S.A.,  
SI S.A.,  
EZ S.A.

[αίτηση του Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie  
(περιφερειακού δικαστηρίου Βαρσοβίας, Πολωνία)  
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή – Ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/EK – Άρθρο 3 – Αστική ευθύνη σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων – Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων – Άρθρο 18 – Δικαίωμα ευθείας αγωγής – Περιεχόμενο – Προσδιορισμός του ύψους της αποζημίωσης – Υποθετικές δαπάνες – Δυνατότητα εξάρτησης της καταβολής της αποζημίωσης από ορισμένες προϋποθέσεις – Πώληση του οχήματος»

<sup>1</sup> Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

## I. Εισαγωγή

1. Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 18 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής<sup>2</sup>, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας.

2. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως υποβλήθηκε στο πλαίσιο ενδίκων διαφορών μεταξύ έξι ιδιοκτητών οχημάτων και των ασφαλιστών αστικής ευθύνης των υπαιτίων των ζημιών που προκλήθηκαν στα οχήματά αυτά.

3. Η υπό κρίση υπόθεση παρέχει στο Δικαστήριο την ευκαιρία να διευκρινίσει, για πρώτη φορά, το περιεχόμενο του δικαιώματος ευθείας αγωγής που μπορεί να ασκήσει, κατά ασφαλιστικής επιχείρησης, ζημιωθείς ο οποίος ζητεί αποζημίωση για το σύνολο των ζημιών που προκλήθηκαν από αυτοκίνητο όχημα.

4. Με τις παρούσες προτάσεις, θα εκθέσω τους λόγους για τους οποίους φρονώ ότι δεν αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης η οφειλόμενη από την ασφαλιστική επιχείρηση παροχή να είναι αποκλειστικά και μόνον χρηματική και ότι θίγεται η πρακτική αποτελεσματικότητα της οδηγίας 2009/103 εάν το δικαίωμα ευθείας αγωγής του ζημιωθέντος περιορίζεται ή αποκλείεται στην περίπτωση που το ζημιωθέν όχημα δεν έχει όντως επισκευαστεί.

## II. Το νομικό πλαίσιο

### A. Η οδηγία 2009/103

5. Η αιτιολογική σκέψη 30 της οδηγίας 2009/103 έχει ως εξής:

«(30) Το δικαίωμα να επικαλείται την ασφαλιστική σύμβαση και να στρέφεται ευθέως κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης έχει μεγάλη σημασία για την προστασία του θύματος τροχαίου ατυχήματος. Προκειμένου να διευκολύνεται ο αποτελεσματικός και ταχύς διακανονισμός των απαιτήσεων και να αποφεύγονται όσο το δυνατόν οι δαπανηροί δικαστικοί αγώνες, το δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπεύθυνου θα πρέπει να προβλεφθεί για τα θύματα οιασδήποτε τροχαίου ατυχήματος.»

6. Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», προβλέπει τα εξής:

«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.

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

<sup>2</sup> ΕΕ 2009, L 263, σ. 11.

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε η ασφαλιστική σύμβαση να καλύπτει επίσης:

- α) τις ζημίες που προκαλούνται στο έδαφος των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθεσίες στα κράτη αυτά·
- β) τις ζημίες που υπέστησαν υπήκοοι των κρατών μελών κατά τη διάρκεια απευθείας ταξιδιού τους μεταξύ δύο επικρατειών, στις οποίες εφαρμόζεται η συνθήκη, εφόσον δεν υπάρχει εθνικό γραφείο ασφαλίσεως που φέρει την ευθύνη στο έδαφος του κράτους διελεύσεως. Σ' αυτήν την περίπτωση, η ζημία καλύπτεται σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως που ισχύει στο κράτος μέλος εντός του οποίου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του.

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

7. Το άρθρο 18 της ίδιας οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα ευθείας αγωγής», προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ζημιωθέντες σε ατυχήματα που έχουν προκληθεί από όχημα το οποίο καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 να έχουν δικαίωμα απευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπευθύνου.»

### ***B. Το πολωνικό δίκαιο***

8. Το άρθρο 363, παράγραφος 1, του kodeks cywilny (Αστικού Κώδικα) ορίζει τα εξής:

«Η αποκατάσταση της ζημίας πρέπει να πραγματοποιηθεί, κατ' επιλογήν του ζημιωθέντος, είτε με την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση είτε με την καταβολή κατάλληλου χρηματικού ποσού. Εντούτοις, αν η επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση δεν είναι δυνατή ή αν συνεπάγεται για τον υπόχρεο υπέρμετρες δυσχέρειες ή υπερβολικά έξοδα, η αξίωση του ζημιωθέντος περιορίζεται σε παροχή σε χρήμα.»

9. Το άρθρο 822, παράγραφοι 1 και 4, του Αστικού Κώδικα προβλέπει τα εξής:

«1. Με τη σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει την καθοριζόμενη στη σύμβαση αποζημίωση για τις ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους και για τις οποίες την ευθύνη φέρει ο αντισυμβαλλόμενος (λήπτης της ασφάλισης) ή ο ασφαλισμένος.

[...]

4. Ο δικαιούμενος αποζημίωση για γεγονός καλυπτόμενο από τη σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης μπορεί να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή.»

### III. Το πραγματικά περιστατικά των υποθέσεων των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα

10. Έξι διαφορές εκκρεμούν ενώπιον του Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (περιφερειακού δικαστηρίου Βαρσοβίας, Πολωνία). Πέντε εξ αυτών έχουν ως αντικείμενο την άρνηση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, εναγομένων των κύριων δικών, οι οποίες καλύπτουν την αστική ευθύνη του υπαιτίου τροχαίου ατυχήματος που προκάλεσε ζημιές σε οχήματα, να καταβάλουν στους ζημιωθέντες, ενάγοντες των κύριων δικών, οι οποίοι άσκησαν το δικαίωμα ευθείας αγωγής που προβλέπεται στο άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103, δαπάνες επισκευής των εν λόγω οχημάτων στις οποίες αυτοί δεν έχουν υποβληθεί. Το αιτούν δικαστήριο ονομάζει τις εν λόγω δαπάνες «υποθετικές δαπάνες επισκευής».

11. Η έκτη υπόθεση διαφέρει από τις προμνησθείσες μόνον κατά το ότι η ζημία είναι αποτέλεσμα της πτώσης πόρτας γκαράζ, η οποία προκάλεσε ζημιές στο όχημα του ενάγοντος της κύριας δίκης.

12. Οι ως άνω ένδικες διαφορές ανέκυψαν από το γεγονός ότι οι ζημιωθέντες ζητούν να τους καταβληθεί χρηματική αποζημίωση για τις ζημιές που προκλήθηκαν στα οχήματά τους βάσει υψηλής εκτίμησης του κόστους επισκευής (ανταλλακτικά και παροχή υπηρεσιών) και όχι βάσει δικαιολογητικών των εξόδων επισκευής με τα οποία επιβαρύνθηκαν, ήτοι των δαπανών στις οποίες πράγματι υποβλήθηκαν. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποστηρίζουν, όμως, ότι η εν λόγω αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ύψος της πραγματικά προκληθείσας ζημίας, το οποίο υπολογίζεται βάσει της μεθόδου του «διαφέροντος». Συγκεκριμένα, το ύψος της αποζημίωσης πρέπει να αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της αξίας που θα είχε το ζημιωθέν όχημα εάν δεν είχε επέλθει το ατύχημα και της τρέχουσας αξίας του εν λόγω οχήματος, ζημιωθέντος ή επισκευασθέντος, έστω εν μέρει.

13. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι, στο εθνικό δίκαιο, σκοπός της αποκατάστασης της ζημίας είναι η επαναφορά της περιουσίας του ζημιωθέντος στην αξία που θα είχε εάν δεν είχε επέλθει η ζημία, αποκλειομένου του πλουτισμού του ζημιωθέντος.

14. Εντούτοις, κατά την πολωνική νομολογία, τα δικαστήρια επιδικάζουν αποζημίωση για τη ζημία που προκαλείται σε οχήματα ίση με τις υποθετικές δαπάνες επισκευής, των οποίων το ύψος υπερβαίνει κατά πολύ το ύψος της ζημίας που προκαλείται στην περιουσία του ζημιωθέντος, όπως καθορίζεται βάσει της μεθόδου του διαφέροντος. Το ίδιο συμβαίνει σε περίπτωση πώλησης του ζημιωθέντος οχήματος, το οποίο ο ζημιωθείς ουδέποτε θα έχει τη δυνατότητα να επισκευάσει.

15. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η ανωτέρω νομολογία, επικριτέα καθόσον καθιστά σε ορισμένες περιπτώσεις δυνατό τον πλουτισμό του ζημιωθέντος, θα μπορούσε να δικαιολογείται από την ειδική προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων η οποία προκύπτει από το δίκαιο της Ένωσης. Επομένως, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να αποσαφηνιστεί η έκταση των δικαιωμάτων του ζημιωθέντος που απορρέουν από το δικαίωμα ευθείας αγωγής το οποίο μπορεί να ασκήσει κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης.

16. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι υφίσταται σύγκρουση μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος ευθείας αγωγής, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι, δυνάμει του πολωνικού δικαίου, ο ζημιωθείς μπορεί να ασκήσει δύο διαφορετικές αγωγές κατά του υπαιτίου του ατυχήματος, ήτοι αγωγή αποζημίωσης και αγωγή επαναφοράς των πραγμάτων στην προ της ζημίας κατάσταση, και, αφετέρου, της αρχής, η οποία απορρέει από το πολωνικό ενοχικό δίκαιο, κατά την οποία η παροχή του ασφαλιστή αστικής ευθύνης συνίσταται σε «πληρωμή», ήτοι είναι χρηματική παροχή.

17. Επομένως, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να στερούν από τον ζημιωθέντα που επιθυμεί να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης ένα από τα μέσα αποκατάστασης της ζημίας που προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο, όπερ λειτουργεί γενικώς αποτρεπτικά.

18. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί επίσης να διευκρινιστεί αν ο ζημιωθείς, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της αξίωσης του δυνάμει του άρθρου 18 της οδηγίας 2009/103, πρέπει να έχει δικαίωμα άσκησης αγωγής κατά του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης του υπαιτίου του ατυχήματος προκειμένου να του καταβληθεί αποζημίωση ποσού που αντιστοιχεί στο αναγκαίο κόστος επισκευής του ζημιωθέντος οχήματος με μέριμνα του ίδιου του ζημιωθέντος, χωρίς να έχει δυνατότητα να μην πραγματοποιήσει την εν λόγω επισκευή. Τοιούτοτρόπως, η αποζημίωση θα μπορεί να βασίζεται σε πραγματική επισκευή.

19. Το τελευταίο ζήτημα για το οποίο το αιτούν δικαστήριο ζητεί διευκρινίσεις αφορά την περίπτωση στην οποία δεν είναι δυνατή πλέον η επισκευή του ζημιωθέντος οχήματος, για παράδειγμα, λόγω πώλησής του. Το αιτούν δικαστήριο κλίνει υπέρ της άποψης ότι η αποζημίωση πρέπει να αντιστοιχεί αποκλειστικά και μόνον στη διαφορά μεταξύ του τιμήματος που εισέπραξε ο ζημιωθείς για το ζημιωθέν όχημα και του τιμήματος που θα είχε εισπράξει εάν είχε πωλήσει το όχημα στην κατάσταση προ της ζημίας.

20. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (περιφερειακό δικαστήριο Βαρσοβίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 18, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της [οδηγίας 2009/103], την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις δυνάμει των οποίων ο ζημιωθείς, ο οποίος έχει δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης του υπαιτίου του ατυχήματος για την αποκατάσταση ζημίας προκληθείσας στο όχημά του λόγω τροχαίου ατυχήματος, μπορεί να λάβει αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρία αλλά μόνο για το ποσό της πραγματικής και ενεστώσας ζημίας της περιουσίας του, ήτοι της διαφοράς μεταξύ της αξίας του οχήματος πριν το ατύχημα και της αξίας του ζημιωθέντος οχήματος, προσαυξημένης κατά τις πραγματικά ήδη καταβληθείσες εύλογες δαπάνες επισκευής και άλλες εύλογες δαπάνες πραγματικά ήδη καταβληθείσες και συνδεόμενες με το ατύχημα, ενώ, στην περίπτωση που αξίωνε την αποκατάσταση της ζημίας απευθείας από τον υπαίτιο, θα μπορούσε να ζητήσει από αυτόν, κατ' επιλογή, αντί αποζημίωσης, την επαναφορά του οχήματος στην προ της ζημίας κατάσταση (επισκευή από τον υπαίτιο προσωπικά ή από συνεργείο αμειβόμενο από αυτόν);
- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο προηγούμενο ερώτημα, έχει το άρθρο 18, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της [οδηγίας 2009/103], την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις δυνάμει των οποίων ο ζημιωθείς, ο οποίος έχει δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης του υπαιτίου του ατυχήματος για την αποκατάσταση ζημίας προκληθείσας στο όχημά του λόγω τροχαίου ατυχήματος, μπορεί να λάβει από την ασφαλιστική εταιρία, αντί αποζημίωσης για το ποσό της πραγματικής και ενεστώσας ζημίας της περιουσίας του, ήτοι της διαφοράς μεταξύ της αξίας του οχήματος πριν το ατύχημα και της αξίας του ζημιωθέντος οχήματος, προσαυξημένης κατά τις πραγματικά ήδη καταβληθείσες εύλογες δαπάνες επισκευής και άλλες εύλογες δαπάνες πραγματικά ήδη καταβληθείσες και συνδεόμενες με το ατύχημα, μόνο ποσό ισοδύναμο με τις δαπάνες επαναφοράς του οχήματος στην προ της ζημίας κατάσταση, ενώ, στην περίπτωση που

αξίωνε την αποκατάσταση της ζημίας απευθείας από τον υπαίτιο, θα μπορούσε να ζητήσει από αυτόν, κατ' επιλογή, αντί αποζημίωσης, την επαναφορά του οχήματος στην προ της ζημίας κατάσταση (και όχι μόνο την καταβολή χρηματικού ποσού για τον σκοπό αυτό);

3) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα και αρνητικής απάντησης στο δεύτερο ερώτημα, έχει το άρθρο 18, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της [οδηγίας 2009/103], την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις δυνάμει των οποίων η ασφαλιστική επιχείρηση, στην οποία απευθύνθηκε ο κύριος του ζημιωθέντος λόγω τροχαίου ατυχήματος οχήματος για την καταβολή των υποθετικών δαπανών στις οποίες αυτός δεν υποβλήθηκε αλλά θα έπρεπε να υποβληθεί εάν επέλεγε την επαναφορά του οχήματος στην προ της ζημίας κατάσταση, μπορεί:

α) να εξαρτήσει την καταβολή αυτή από την εκ μέρους του ζημιωθέντος απόδειξη ότι έχει πράγματι την πρόθεση να επισκευάσει το όχημα με συγκεκριμένο τρόπο σε συγκεκριμένο μηχανικό, έναντι συγκεκριμένου τιμήματος ανταλλακτικών και υπηρεσιών, και να καταβάλει το χρηματικό ποσό για την επισκευή αυτή απευθείας στον εν λόγω μηχανικό (ή ενδεχομένως στον πωλητή των αναγκαίων για την επισκευή ανταλλακτικών), υπό την επιφύλαξη της επιστροφής του, εφόσον δεν επιτευχθεί ο σκοπός για τον οποίο καταβλήθηκε το ποσό αυτό και, σε αντίθετη περίπτωση:

β) να εξαρτήσει την καταβολή αυτή από την υποχρέωση του καταναλωτή είτε να αποδείξει, εντός συμφωνηθείσας προθεσμίας, ότι χρησιμοποίησε το καταβληθέν χρηματικό ποσό για την επισκευή του οχήματος είτε να το επιστρέψει στην ασφαλιστική επιχείρηση και, σε αντίθετη περίπτωση:

γ) μετά την καταβολή του ποσού αυτού με αναγραφή του σκοπού καταβολής (του τρόπου χρήσης του ποσού) και μετά την παρέλευση του αναγκαίου χρόνου εντός του οποίου ο ζημιωθείς μπορούσε να επισκευάσει το όχημα, να απαιτήσει από τον τελευταίο να αποδείξει ότι δαπάνησε τα ποσά αυτά για την επισκευή ή να τα επιστρέψει,

κατά τρόπον ώστε να αποκλείεται το ενδεχόμενο πλουτισμού του ζημιωθέντος συνεπεία της ζημίας;

4) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα και αρνητικής απάντησης στο δεύτερο ερώτημα, έχει το άρθρο 18, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της [οδηγίας 2009/103], την έννοια ότι αντιβαίνουν προς το άρθρο αυτό εθνικές διατάξεις δυνάμει των οποίων ο ζημιωθείς, ο οποίος δεν είναι πλέον κύριος του ζημιωθέντος οχήματος διότι το μεταβίβασε έναντι χρηματικού ποσού, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον σε θέση να το επισκευάσει, δεν μπορεί για τον λόγο αυτόν να ζητήσει από τον ασφαλιστή αστικής ευθύνης του υπαίτιου του ατυχήματος την καταβολή των δαπανών επισκευής η οποία θα ήταν αναγκαία για την επαναφορά του οχήματος στην προ της ζημίας κατάσταση, αλλά η αξίωσή του περιορίζεται στη δυνατότητά του να ζητήσει από την ασφαλιστική επιχείρηση αποζημίωση για το ποσό της πραγματικής και ενεστώσας ζημίας της περιουσίας του, ήτοι της διαφοράς μεταξύ της αξίας του οχήματος πριν το ατύχημα και του τιμήματος που εισέπραξε από την πώληση του οχήματος, προσαυξημένης κατά τις πραγματικά ήδη καταβληθείσες εύλογες δαπάνες επισκευής και άλλες εύλογες δαπάνες πραγματικά ήδη καταβληθείσες και συνδεόμενες με το ατύχημα;»

21. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν οι ΚΡ και RD Sp. z o.o., δύο εκ των εναγόντων των κύριων δικών, η SI SA, μία εκ των εναγομένων της κύριων δικών, η Πολωνική, η Τσεχική και η Γερμανική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

## IV. Ανάλυση

### A. Επί του παραδεκτού

22. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στηρίζεται στη διαπίστωση του αιτούντος δικαστηρίου ότι η «εθνική νομοθεσία περί αποζημιώσεως [...] υποχρεώνει τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις να καταβάλλουν στους ζημιωθέντες τις λεγόμενες υποθετικές δαπάνες επισκευής του ζημιωθέντος οχήματος χωρίς κανέναν σύνδεσμο με την πραγματοποίηση της επισκευής (στο μέλλον), παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στους ζημιωθέντες που δεν επιθυμούν να επισκευάσουν το όχημά τους τη δυνατότητα να αυξήσουν, επ' ευκαιρία της ζημίας που υπέστησαν, την αξία της περιουσίας τους κατά τη διαφορά μεταξύ του κόστους επισκευής του ζημιωθέντος οχήματος και της απώλειας της αξίας του οχήματος μετά τη ζημία που υπέστη – εις βάρος των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και, επιπλέον, εις βάρος του συνόλου των ιδιοκτητών οχημάτων που καταβάλλουν τα ασφάλιστρα υποχρεωτικής ασφάλισης».

23. Επομένως, το αιτούν δικαστήριο αναζητεί τη λύση βάσει της οποίας το ύψος της αποζημίωσης θα είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερο στις πραγματικές δαπάνες στις οποίες θα πρέπει να υποβληθεί ο ζημιωθείς. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι ο ζημιωθείς δεν μπορεί να ασκήσει έναντι του ασφαλιστή αξίωση *in natura* αποκατάστασης της ζημίας του, ήτοι της επισκευής του οχήματος, όπως θα μπορούσε να πράξει έναντι του υπαιτίου της ζημίας.

24. Η διαφορά καθεστώτος, στο πολωνικό δίκαιο, μεταξύ των δύο αγωγών που έχουν στη διάθεσή τους όσοι δικαιούνται την αποκατάσταση ζημίας που προκλήθηκε από όχημα δημιούργησε στο αιτούν δικαστήριο αμφιβολίες όσον αφορά την έκταση και το περιεχόμενο που πρέπει να έχει το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ασκήσει ευθεία αγωγή, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα του εν λόγω δικαιώματος. Υπό τις συνθήκες αυτές, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

25. Συγκεκριμένα, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου που υπενθύμισε το αιτούν δικαστήριο, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν μπορεί να αφορά το εύρος της αποζημίωσης, ζήτημα το οποίο διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο<sup>3</sup>.

26. Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η ζητούμενη από το αιτούν δικαστήριο προδικαστική απόφαση πρέπει να είναι «αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης» στην υπόθεση της οποίας έχει επιληφθεί<sup>4</sup>.

27. Εν προκειμένω, από τις έξι υποθέσεις των οποίων έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο, μία έχει ως αντικείμενο την αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε σε όχημα από πόρτα γκαράζ.

<sup>3</sup> Βλ. απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψεις 36 και 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

<sup>4</sup> Επομένως, πρέπει να υφίσταται μεταξύ της διαφοράς και των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης σύνδεσμος τέτοιος ώστε η ερμηνεία αυτή να ανταποκρίνεται σε αντικειμενική ανάγκη για την απόφαση την οποία πρέπει να εκδώσει το αιτούν δικαστήριο. Βλ. διάταξη της 10ης Δεκεμβρίου 2020, ΟΟ (Αναστολή της λειτουργίας των δικαστηρίων) (C-220/20, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2020:1022, σκέψη 26).

28. Είναι όμως πρόδηλο ότι αντικείμενο της οδηγίας 2009/103 δεν είναι η ασφάλιση της αστικής ευθύνης όταν η ζημία δεν οφείλεται σε όχημα<sup>5</sup>. Συγκεκριμένα, σκοπός της οδηγίας είναι η θέσπιση ιδιαίτερης προστασίας των θυμάτων λόγω της σοβαρότητας των υλικών ζημιών ή των σωματικών βλαβών που ενδέχεται να υποστούν εξαιτίας της επικινδυνότητας των αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία είναι εγγενής στον σχεδιασμό και τη λειτουργία τους.

29. Επιπλέον, το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 5 της οδηγίας, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

30. Είναι αληθές ότι η «κυκλοφορία οχημάτων», η οποία είναι αυτοτελής έννοια του δικαίου της Ένωσης, έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο υπό το πρίσμα, μεταξύ άλλων, του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το εν λόγω άρθρο 3, πρώτο εδάφιο<sup>6</sup>, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα, τον οποίο παγίως επιδιώκει και ενισχύει ο νομοθέτης της Ένωσης<sup>7</sup>.

31. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι ο χρησιμοποιούμενος στην εν λόγω διάταξη όρος «κυκλοφορία οχημάτων» δεν περιορίζεται στις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας, ήτοι στην κυκλοφορία σε δημόσια οδό, και ότι καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του οχήματος αυτού ως μέσου μεταφοράς<sup>8</sup>.

32. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι ένα όχημα χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς όταν κινείται, αλλά, κατ' αρχήν, και κατά τη διάρκεια σταθμευσεώς του μεταξύ δύο κινήσεων<sup>9</sup>.

33. Επομένως, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», που προβλέπεται στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, περίπτωση στην οποία *όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο στάθμευσης* 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<sup>10</sup>. Το ίδιο ισχύει όταν το ατύχημα είναι αποτέλεσμα διαρροής λαδιών οφειλόμενης στη μηχανική κατάσταση του επίμαχου σταθμευμένου οχήματος<sup>11</sup>.

34. Ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι εξαιρούνται από την έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, οι περιπτώσεις στις οποίες το ατύχημα δεν οφείλεται στη συμπεριφορά του οχήματος ή σε τεχνική βλάβη του.

<sup>5</sup> Πρβλ. απόφαση της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, στο εξής: απόφαση Línea Directa Aseguradora, EU:C:2019:517, σκέψη 45).

<sup>6</sup> Βλ. απόφαση Línea Directa Aseguradora (σκέψη 32).

<sup>7</sup> Βλ. απόφαση της 20ής Μαΐου 2021, K.S. (Εξοδα ρυμουλκήσεως οχήματος που υπέστη ζημία) (C-707/19, EU:C:2021:405, σκέψη 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

<sup>8</sup> Βλ. απόφαση Línea Directa Aseguradora (σκέψεις 35 και 36). Βλ., επίσης, το γράμμα του άρθρου 1, σημείο 1α, της οδηγίας 2009/103, το οποίο προστέθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2021/2118 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2021, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/103 (ΕΕ 2021, L 430, σ. 1). Δυνάμει του άρθρου της 2, η εν λόγω οδηγία πρέπει να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο το αργότερο στις 23 Δεκεμβρίου 2023.

<sup>9</sup> Βλ. απόφαση Línea Directa Aseguradora (σκέψη 42).

<sup>10</sup> Βλ. απόφαση Línea Directa Aseguradora (σκέψη 48).

<sup>11</sup> Βλ. διάταξη της 11ης Δεκεμβρίου 2019, Bueno Ruiz και Zurich Insurance (C-431/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1082, σκέψεις 42 έως 45).



35. Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, για να εξαιρεθεί ένα όχημα από την υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη, είναι αναγκαίο να έχει αποσυρθεί επισήμως από την κυκλοφορία, σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία<sup>12</sup>.

36. Επομένως, δεν χωρεί αμφιβολία ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, περιορίζεται στην υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης για τις ζημιές που μπορεί να προκαλέσει ένα όχημα.

37. Η ανωτέρω ερμηνεία δεν αναιρείται από την επισήμανση του αιτούντος δικαστηρίου ότι, κατ' ουσίαν, θα πρέπει να διασφαλίσει ίση μεταχείριση στον τομέα της ασφάλισης αστικής ευθύνης, στοιχείο το οποίο δικαιολογεί, κατά τη γνώμη του, την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο στο πλαίσιο της διαφοράς που έχει ως αντικείμενο την αποζημίωση για ζημιές που προκλήθηκαν σε όχημα από πόρτα γκαράζ.

38. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει απαράδεκτη, ως προς το ζήτημα αυτό, την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

39. Όσον αφορά το παραδεκτό των υποβληθέντων προδικαστικών ερωτημάτων, φρονώ ότι δεν ευσταθεί η άποψη της Πολωνικής Κυβέρνησης ότι τα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα, από τα οποία εξαρτώνται τα δύο επόμενα, έχουν υποθετικό χαρακτήρα. Η Πολωνική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, στις υποθέσεις των κύριων δικών, οι ενάγοντες ζητούν απλώς και μόνον την καταβολή χρηματικής αποζημίωσης. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, όμως, διευκρινίσεις ακριβώς επί του εν λόγω περιορισμού των τρόπων αποκατάστασης των ζημιών που προκαλούνται από τροχαία ατυχήματα. Εάν το δίκαιο της Ένωσης δεν επιβάλλει να γίνουν δεκτές, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι μπορεί να απορρίψει τις αξιώσεις που προβλήθηκαν βάσει εκτίμησης των δαπανών.

40. Υπό τις συνθήκες αυτές, προτείνω στο Δικαστήριο να εξετάσει τα προδικαστικά ερωτήματα στο σύνολό τους, λαμβάνοντας υπόψη ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτό εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει την καταβολή χρηματικής μόνον αποζημίωσης στους ζημιωθέντες σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματός τους ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπαιτίου ατυχήματος που προκλήθηκε από όχημα, χωρίς να είναι αναγκαίο να αποδείξουν ότι υποβλήθηκαν πράγματι στις δαπάνες επισκευής της ζημίας που προκλήθηκε στο όχημα τους.

## ***B. Επί της ουσίας***

41. Με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως το Δικαστήριο καλείται να προσδιορίσει το αντικείμενο της ευθείας αγωγής που προβλέπεται στο άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103.

42. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν σκοπός της ευθείας αγωγής είναι να υποχρεωθεί ο ασφαλιστής (αντί του υπαιτίου της ζημίας) να παράσχει στον ζημιωθέντα, προς αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας, την οφειλόμενη από τον υπαίτιο της εν λόγω ζημίας παροχή ή να υποχρεωθεί ο ασφαλιστής να παράσχει άμεσα στον ζημιωθέντα την προβλεπόμενη από τη σύμβαση ασφάλισης παροχή.

<sup>12</sup> Βλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 58).

43. Κατά πρώτον, φρονώ ότι είναι σκόπιμο να υπομνησθεί ότι το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ασκήσει ευθεία αγωγή θεσπίστηκε με την οδηγία 2000/26/ΕΚ<sup>13</sup>, η οποία περιλαμβάνεται στις τέσσερις οδηγίες που κωδικοποιήθηκαν με την οδηγία 2009/103<sup>14</sup>.

44. Το συγκεκριμένο δικαίωμα εντάσσεται στο ακόλουθο πλαίσιο, το οποίο έχει υπενθυμίσει επανειλημμένως το Δικαστήριο:

- επιβάλλεται στα κράτη μέλη να καθιερώσουν στην εσωτερική έννομη τάξη τους γενική υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων και
- κάθε κράτος μέλος οφείλει να μεριμνά ώστε, με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων που προβλέπονται στην οδηγία 2009/103, 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<sup>15</sup>.

45. Στο πλαίσιο της διαρκώς αυξανόμενης προστασίας των ζημιωθέντων από τροχαία ατυχήματα, η οδηγία 2000/26 προέβλεψε, υπέρ των συγκεκριμένων προσώπων, δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης του υπαιτίου ή κατά του αντιπροσώπου της στο κράτος διαμονής του ζημιωθέντος<sup>16</sup>. Σκοπός ήταν η βελτίωση των δικαιωμάτων των θυμάτων τροχαίου ατυχήματος εκτός του κράτους διαμονής τους<sup>17</sup> και η εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών, ορισμένες εκ των οποίων δεν προέβλεπαν το δικαίωμα άσκησης αγωγής απευθείας κατά του ασφαλιστή του υπαιτίου<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) (ΕΕ 2000, L 181, σ. 65).

<sup>14</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 1 της εν λόγω οδηγίας. Επομένως, η νομολογία σχετικά με τις προγενέστερες αυτές οδηγίες μπορεί να εφαρμοστεί και στην ερμηνεία των αντίστοιχων διατάξεων της συγκεκριμένης οδηγίας. Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 35).

<sup>15</sup> Βλ. απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψεις 25 και 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

<sup>16</sup> Βλ., όσον αφορά το ιστορικό θέσπισης της οδηγίας, έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το εγκριθέν από την επιτροπή συνδιαλλαγής κοινό σχέδιο οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ (Τέταρτη Οδηγία Ασφάλισης Αυτοκινήτων) [C5-0155/2000 – 1997/0264(COD)] (Τελικό Α5-0130/2000), διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση στο διαδίκτυο: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130\\_EL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_EL.pdf), σ. 7. Βλ. επίσης Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2η έκδ., Bruylant, Βρυξέλλες, 2022, ιδίως αριθ. 263, σ. 273.

<sup>17</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 8 έως 14 της οδηγίας 2000/26.

<sup>18</sup> Βλ., συναφώς, άρθρο 9 της Σύμβασης για το εφαρμοστέο δίκαιο στα τροχαία ατυχήματα, η οποία συνήφθη στη Χάγη στις 4 Μαΐου 1971. Βλ. επίσης επεξηγηματική έκθεση του Eric W. Essén, διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση στο διαδίκτυο: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, ιδίως σ. 214.

46. Η οδηγία 2005/14/ΕΚ<sup>19</sup> επέκτεινε το επίμαχο δικαίωμα ευθείας αγωγής σε όλα τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, και τούτο προκειμένου να διευκολύνεται ο αποτελεσματικός και ταχύς διακανονισμός των απαιτήσεων και να αποφεύγονται όσο το δυνατόν οι δαπανηροί δικαστικοί αγώνες<sup>20</sup>.

47. Ο σκοπός αυτός επαναλήφθηκε στην οδηγία 2009/103, στην οποία υπενθυμίζεται η σημασία της εξασφάλισης παρόμοιας μεταχείρισης στους ζημιωθέντες σε περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων, ανεξαρτήτως του τόπου, εντός της Ένωσης, πρόκλησης των ατυχημάτων<sup>21</sup>. Στην αιτιολογική σκέψη 30 της οδηγίας επαναλήφθηκε ο ορισμός του δικαιώματος ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπαιτίου τροχαίου ατυχήματος, ο οποίος παρειτίθετο στην αιτιολογική σκέψη 21 της οδηγίας 2005/14.

48. Κατά δεύτερον, υπογραμμίζεται ότι το συγκεκριμένο δικαίωμα ορίζεται, κατά την εν λόγω αιτιολογική σκέψη, ως, «[τ]ο δικαίωμα [του θύματος τροχαίου ατυχήματος] να επικαλείται την ασφαλιστική σύμβαση και να στρέφεται ευθέως κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης».

49. Ως εκ τούτου, όταν η κάλυψη από την υποχρεωτική ασφάλιση αξιώνεται απευθείας από τον ζημιωθέντα που ασκεί το δικαίωμα του από το άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103, η ασφαλιστική επιχείρηση καλύπτει την αστική ευθύνη του υπαιτίου εντός των ορίων της σύμβασης που έχει συνάψει μαζί του<sup>22</sup>. Συναφώς, οι χρηματικές συνέπειες της αστικής ευθύνης καλύπτονται ακόμη και αν ο ασφαλισμένος αναλάβει ο ίδιος το κόστος της επισκευής, καθώς και σε περίπτωση σωματικής βλάβης<sup>23</sup>.

50. Δεδομένου ότι τα δικαιώματα του ζημιωθέντος απορρέουν αποκλειστικά και μόνον από τη σύμβαση ασφάλισης<sup>24</sup> ή, με άλλα λόγια, δεδομένου ότι ταυτίζονται με εκείνα του ασφαλισμένου, μπορούν να έχουν μόνον ως συνέπεια την καταβολή αποζημίωσης στον ζημιωθέντα, ήτοι της αποζημίωσης που ο ασφαλισμένος θα είχε το δικαίωμα να αξιώσει από την ασφαλιστική επιχείρηση εάν είχε ικανοποιήσει ο ίδιος το θύμα, εντός των ορίων της μεταξύ τους σύμβασης. Όπως υπογραμμίζει η Γερμανική Κυβέρνηση, το αποτέλεσμα αυτό συνάδει προς τους σκοπούς που υπηρετούν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

51. Πλείονα άλλα στοιχεία επιρρωννύουν την προεκτεθείσα ερμηνεία. Πρώτον, το δικαίωμα ευθείας αγωγής του ζημιωθέντος συμβάλλει στον σκοπό ταχέος διακανονισμού των απαιτήσεων και εντάσσεται στο πλαίσιο της ασφάλισης αυτοκινήτων, της οποίας ο νομοθέτης έχει

<sup>19</sup> Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14). Με τη συγκεκριμένη οδηγία προστέθηκε στην οδηγία 2000/26 η αιτιολογική σκέψη 16α, με την οποία, όσον αφορά το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ασκήσει αγωγή κατά του ασφαλιστή ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του, ο νομοθέτης της Ένωσης παρέπεμψε στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', και στο άρθρο 11, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1). Συναφώς, βλ. απόφαση 13ης Δεκεμβρίου 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, ΕΥ:C:2007:792, σκέψη 29).

<sup>20</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 21 της εν λόγω οδηγίας.

<sup>21</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 20 της εν λόγω οδηγίας καθώς και απόφαση της 20ής Μαΐου 2021, K.S. (Εξοδα ρυμουλκήσεως οχήματος που υπέστη ζημία) (C-707/19, ΕΥ:C:2021:405, σκέψη 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

<sup>22</sup> Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη υποχρέωση παράγει τα αποτελέσματά της ανεξαρτήτως της ακυρότητας της σύμβασης ασφάλισης λόγω ψευδών αρχικών δηλώσεων του λήπτη της ασφάλισης. Βλ., συναφώς, απόφαση της 20ής Ιουλίου 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, ΕΥ:C:2017:575, σκέψη 27).

<sup>23</sup> Βλ. άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο. Βλ. απόφαση της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo (C-371/12, ΕΥ:C:2014:26, σκέψεις 33 και 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Όσον αφορά την πολωνική νομοθεσία, βλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Skarb Państwa (Κάλυψη της ευθύνης ασφαλισμένου αυτοκινήτου) (C-428/20, ΕΥ:C:2021:1043, σκέψη 16).

<sup>24</sup> Βλ. απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 και C-475/14, ΕΥ:C:2016:40, σκέψεις 54 και 58).

υπογραμμίζει την ιδιαίτερη σημασία για τους Ευρωπαίους πολίτες που κυκλοφορούν εντός της Ένωσης καθώς και για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις<sup>25</sup>. Κατά τη γνώμη μου, ορθώς η συγκεκριμένη πτυχή του ζητήματος σε διασυνοριακές περιπτώσεις υπογραμμίζεται από την Επιτροπή και τη Γερμανική Κυβέρνηση, συνηγορεί δε υπέρ της μη επιβολής μεθόδου *in natura* αποζημίωσης.

52. Δεύτερον, ο κανόνας της χρηματικής αποζημίωσης απορρέει από το άρθρο 22 της οδηγίας 2009/103, με τίτλο «Διαδικασία αποζημίωσης», το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις της ασφαλιστικής επιχείρησης στην οποία ο ζημιωθείς κοινοποίησε αίτηση αποζημίωσης. Η εν λόγω αρχή μπορεί επίσης να συναχθεί από το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης καθόρισε ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης<sup>26</sup> τα οποία συνιστούν βασική εγγύηση της προστασίας των θυμάτων<sup>27</sup>.

53. Τρίτον, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον ζημιωθέντα προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα του δικαιώματος αποκατάστασης της ζημίας και, επομένως, να προστατεύεται ο ζημιωθείς, μεταξύ άλλων, από τον κίνδυνο αφερεγγυότητας του υπαιτίου της ζημίας<sup>28</sup>.

54. Τέταρτον, η ανάλυση των υποχρεώσεων της ασφαλιστικής επιχείρησης έναντι της οποίας ο ζημιωθείς πρόκειται να ασκήσει το δικαίωμα ευθείας αγωγής θα πρέπει να είναι συνεπής προς τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης περί διεθνούς δικαιοδοσίας<sup>29</sup> και εφαρμοστέου δικαίου<sup>30</sup> σε διασυνοριακή διαφορά καθώς και προς το καθεστώς του δικαιώματος αναγωγής που θα μπορεί να ασκήσει ο ασφαλιστής<sup>31</sup>.

55. Επομένως, στο πλαίσιο αυτό, φρονώ ότι δεν νοείται ερμηνεία του άρθρου 18 της οδηγίας 2009/103 υπό την έννοια ότι μπορεί να απαιτηθεί από τον ασφαλιστή η *in natura* αποζημίωση την οποία ο ζημιωθείς θα μπορούσε να ζητήσει, δυνάμει του εθνικού δικαίου, από τον υπαίτιο του ατυχήματος. Συγκεκριμένα, δεν πρέπει να συγχέονται η άμεση σχέση μεταξύ του θύματος και του ασφαλιστή και η σχέση που υφίσταται μεταξύ του θύματος και του υπαιτίου.

<sup>25</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2009/103.

<sup>26</sup> Βλ. άρθρο 9 της οδηγίας 2009/103 και απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψη 41).

<sup>27</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 12 της οδηγίας 2009/103 και, μεταξύ άλλων, απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 και C-475/14, EU:C:2016:40, σκέψη 39).

<sup>28</sup> Βλ., επιπλέον, σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης ασφάλισης του εμπλεκόμενου στο ατύχημα οχήματος, απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 56), ως υπενθύμιση του σκοπού προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε περίπτωση ερμηνείας των διατάξεων της οδηγίας 2009/103.

<sup>29</sup> Βλ. απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, σκέψη 29), και, όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1), απόφαση της 30ής Ιουνίου 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, σκέψεις 30, 32, 45, 49, 50, 53 και 54 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

<sup>30</sup> Δεν προκύπτει ούτε από το γράμμα ούτε από τον σκοπό της οδηγίας 2009/103 ότι αυτή αποσκοπεί στη θέσπιση κανόνων σύγκρουσης, όπως υπενθύμισε το Δικαστήριο με την απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 και C-475/14, EU:C:2016:40, σκέψη 40). Βλ., επίσης, σκέψεις 47 έως 54 της εν λόγω απόφασης σχετικά με τις προϋποθέσεις εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη I) (ΕΕ 2008, L 177, σ. 6), και του κανονισμού 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη II») (ΕΕ 2007, L 199, σ. 40). Βλ., επιπλέον, όσον αφορά την υποχρέωση εφαρμογής της Σύμβασης για το εφαρμοστέο δίκαιο στα τροχαία ατυχήματα, η οποία συνήφθη στη Χάγη στις 4 Μαΐου 1971, μεταξύ άλλων, απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013, Haasonvá (C-22/12, EU:C:2013:692, σκέψη 36), καθώς και παρατηρήσεις του γενικού εισαγγελέα N. Wahl όσον αφορά τις σχετικές δυσχέρειες στις προτάσεις του στην υπόθεση Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, σημείο 36).

<sup>31</sup> Βλ., ενδεικτικώς, απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 και C-475/14, EU:C:2016:40, σκέψη 56).

56. Ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη μου, το άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι δεν αντιβαίνει σε αυτό εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει την καταβολή χρηματικής μόνον αποζημίωσης στους ζημιωθέντες σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπαιτίου ατυχήματος που προκλήθηκε από όχημα, και τούτο ανεξαρτήτως της φύσης της αποκαταστατέας ζημίας.

57. Εξάλλου, πρέπει να διατυπώσω ορισμένες επιπλέον παρατηρήσεις προκειμένου να απαντηθούν πλήρως τα προδικαστικά ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο επιθυμεί να οριοθετήσει την αποζημίωση που οφείλεται στον ζημιωθέντα, που άσκησε το δικαίωμα ευθείας αγωγής, ώστε το ύψος της να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερο στις δαπάνες στις οποίες αυτός πράγματι υποβλήθηκε<sup>32</sup>.

58. Κατά πάγια νομολογία, το εύρος της αποζημίωσης διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο<sup>33</sup>.

59. Απόκειται επομένως στις αρμόδιες αρχές να διασφαλίζουν, στο εθνικό δίκαιο, την αποτελεσματικότητα του δικαιώματος ευθείας αγωγής του ζημιωθέντος.

60. Συναφώς, κατά τη γνώμη μου, το σύστημα που εξέθεσαν οι ΚΡ και ΣΙ με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, κατά το οποίο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις μπορούν να εφαρμόζουν σύστημα άμεσης πληρωμής σε τρίτο, ήτοι στα συνεργεία επισκευής οχημάτων, στα οποία καταβάλλεται η οφειλόμενη στον ζημιωθέντα αποζημίωση<sup>34</sup>, πληροί την απαίτηση της προστασίας του ζημιωθέντος που απορρέει από την οδηγία 2009/103, εάν εφαρμόζεται κατ' επιλογή του ζημιωθέντος.

61. Επομένως, φρονώ ότι είναι μάταιο να αναζητείται, μέσω ερμηνείας του περιεχομένου του άρθρου 18 της οδηγίας 2009/103, οποιαδήποτε λύση στα προβλήματα διαχείρισης των διαφορών που εξέθεσε το αιτούν δικαστήριο<sup>35</sup>, πέραν της αδικίας που, κατά το αιτούν δικαστήριο, απορρέει από τον πλουτισμό του ζημιωθέντος<sup>36</sup>.

62. Εντούτοις, η εθνική νομοθεσία δεν πρέπει να στερεί από την πρακτική αποτελεσματικότητά του το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ασκήσει ευθεία αγωγή, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18 της οδηγίας 2009/103<sup>37</sup>. Κατά τη γνώμη μου, όμως, τούτο θα συμβεί εάν η καταβολή αποζημίωσης στον ζημιωθέντα που ασκεί το δικαίωμα ευθείας αγωγής είτε αποκλείεται είτε

<sup>32</sup> Βλ. σημεία 18 και 19, καθώς και 22 και 23 των παρουσών προτάσεων.

<sup>33</sup> Βλ. σημείο 25 των παρουσών προτάσεων. Βλ., επίσης, ενδεικτικώς, απόφαση της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 43).

<sup>34</sup> Βλ., ενδεικτικώς, απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2021, T. B. και D. (Διεθνής δικαιοδοσία σε υποθέσεις ασφαλίσεων) (C-393/20, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:871, σκέψεις 17 και 18).

<sup>35</sup> Το αιτούν δικαστήριο επισήμανε ότι η πολωνική νομολογία, η οποία υπομνήσθηκε στο σημείο 14 των παρουσών προτάσεων, έχει ως αποτέλεσμα οι ασφαλιστές να απέχουν συστηματικά από την οικειοθελή καταβολή των αποζημιώσεων βάσει αυτής, προκειμένου να πείσουν τα δικαστήρια να μεταβάλουν τη νομολογιακή γραμμή τους, καταβάλλοντας μεν «αποζημίωση για τα υποθετικά έξοδα», πλην όμως υπολογίζοντας τα εν λόγω έξοδα με αυθαίρετο τρόπο, υποθέτοντας ότι αρκεί στην περίπτωση αυτή να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό οι τιμές ανταλλακτικών χαμηλής ποιότητας ή διάφορες εκπτώσεις, μειώσεις, «αποσβέσεις» κ.λπ., με αποτέλεσμα η πλειονότητα των υποθέσεων να υποβάλλονται στην κρίση των δικαστηρίων, αυξάνοντας τον φόρτο εργασίας τους.

<sup>36</sup> Βλ. σημείο 15 των παρουσών προτάσεων.

<sup>37</sup> Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι οι εθνικές διατάξεις που διέπουν την αποζημίωση για ζημίες που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων δεν μπορούν να έχουν ως συνέπεια τον αυτόματο αποκλεισμό ή τον υπέρμετρο περιορισμό του δικαιώματος του ζημιωθέντος προς αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης του υπαιτίου των εν λόγω ζημιών. Βλ., για υπόμνηση των εν λόγω αρχών, αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψεις 31 και 32), της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 41, καθώς και, για εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση, σκέψεις 44 και 45), και της 10ης Ιουνίου 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψη 44).

περιορίζεται λόγω της μη επισκευής του ζημιωθέντος οχήματος ή της πώλησής του ή ακόμη της ενδεχόμενης επιβολής στον ζημιωθέντα της υποχρέωσης να ζητήσει την επισκευή του οχήματος από τον ασφαλισμένο.

## V. Πρόταση

63. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (περιφερειακό δικαστήριο Βαρσοβίας, Πολωνία) ως εξής:

Το άρθρο 18 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,

έχει την έννοια ότι:

- δεν αντιβαίνει σε αυτό εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει την καταβολή χρηματικής μόνον αποζημίωσης στους ζημιωθέντες σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματός τους ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπαιτίου ατυχήματος που προκλήθηκε από όχημα, και τούτο ανεξαρτήτως της φύσης της αποκαταστατέας ζημίας·
- η πρακτική αποτελεσματικότητα του δικαιώματος ευθείας αγωγής του ζημιωθέντος θα εθίγετο εάν αυτό περιοριζόταν ή αποκλειόταν στην περίπτωση που το ζημιωθέν όχημα δεν έχει όντως επισκευαστεί.