



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

YVES BOT

της 28ης Φεβρουαρίου 2019¹

Υπόθεση C-100/18

Línea Directa Aseguradora, S.A.

κατά

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

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

«Προδικαστική παραπομπή – Ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων– Οδηγία 2009/103/EK – Άρθρο 3, πρώτο εδάφιο – Έννοια του όρου “κυκλοφορία οχημάτων” – Υλική ζημία προκληθείσα σε ακίνητο από πυρκαγιά σε όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως του εν λόγω ακινήτου – Κάλυψη από την υποχρεωτική ασφάλιση»

I. Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, την οποία υπέβαλε το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία), αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103/EK 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 αυτής².

2. Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ δύο ασφαλιστικών εταιριών, ήτοι της Línea Directa Aseguradora, S.A. (στο εξής: Línea Directa) και της Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (στο εξής: Segurcaixa), σχετικά με την κάλυψη από την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων των ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν σε μονοκατοικία από πυρκαγιά οχήματος σταθμευμένου στον κλειστό χώρο σταθμεύσεως αυτής.

3. Τα ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο αφορούν το ζήτημα αν ο όρος της «κυκλοφορίας οχημάτων», ο οποίος μνημονεύεται στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, έχει την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτόν περίπτωση, κατά την οποία όχημα ανεφλέγη ενόσω ήταν σταθμευμένο για χρονικό διάστημα πλέον των είκοσι τεσσάρων ωρών σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως και οφείλεται, κατά το εν λόγω δικαστήριο, στους μηχανισμούς οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση της λειτουργίας του ως μέσου μεταφοράς.

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

² ΕΕ 2009, L 263, σ. 11

4. Στο τέλος της αναλύσεώς μου, θα υποστηρίξω ότι η έννοια αυτή της «κυκλοφορίας οχημάτων» πρέπει να ερμηνευθεί λαμβανομένης υπόψη της εμπλοκής του οχήματος, το οποίο χρησιμοποιήθηκε σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, σε ατύχημα που συνέβη σε χώρο σταθμεύσεως που προορίζεται για τον σκοπό αυτόν.

5. Συγκεκριμένα, θα προτείνω να γίνει δεκτό ότι οι περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης, δεν δικαιολογούν μεταβολή της οριοθετήσεως της εν λόγω έννοιας με τον καθορισμό ενός τοπικού περιορισμού, ο οποίος συνίσταται στο να αποκλείεται η στάθμευση σε ατομικό ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ή ενός χρονικού περιορισμού μεταξύ της επελεύσεως του κινδύνου και της προηγούμενης μετακινήσεως του σταθμευμένου οχήματος, ή ακόμη ενός περιορισμού ως προς την αιτία αναλόγως του αν το ατύχημα οφείλεται σε μηχανική αίτια.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

6. Το άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103 ορίζει τα ακόλουθα:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

- 1) ως “όχημα” νοείται οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους δια μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος.»

7. Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής 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.

[...]

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

8. Το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, στοιχείο γ', της εν λόγω οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, ανίσχυρη, όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος, κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3 και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

[...]

- γ) τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος.»

9. Το άρθρο 29 της ίδιας οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Οι οδηγίες 72/166/ΕΟΚ ^[3], 84/5/ΕΟΚ ^[4], 90/232/ΕΟΚ ^[5], 2000/26/ΕΚ ^[6] και 2005/14/ΕΚ ^[7] [...] καταργούνται [...]

Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες θεωρούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα II.»

B. Το ισπανικό δίκαιο

10. 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), ο οποίος κωδικοποιήθηκε με το Real Decreto Legislativo 8/2004 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα αριθ. 8/2004), της 29ης Οκτωβρίου 2004⁸, ως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, ορίζει, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, τα εξής:

«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.

Σε περίπτωση προκλήσεως σωματικής βλάβης, απαλλάσσεται από την εν λόγω ευθύνη μόνον εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη οφείλεται αποκλειστικώς σε πταίσμα του θύματος ή σε ανωτέρα βία αλλότρια προς την οδήγηση ή τη λειτουργία του οχήματος. Τα ελαττώματα του οχήματος, η θραύση ή βλάβη κάποιου από τους μηχανισμούς ή τα εξαρτήματα του εν λόγω οχήματος δεν θεωρούνται περιπτώσεις ανωτέρας βίας.

Σε περίπτωση προκλήσεως υλικής ζημίας, ο οδηγός ευθύνεται έναντι τρίτων εφόσον φέρει αστική ευθύνη δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 1902 επ. του Código Civil [αστικού κώδικα], των άρθρων 109 επ. του Código Penal [ποινικού κώδικα], και των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Αν ο οδηγός και το θύμα επέδειξαν αμφότεροι αμέλεια, η ευθύνη κατανέμεται δικαίως και το ποσό της αποζημιώσεως επιμερίζεται ανάλογα με το βαθμό ευθύνης του καθενός.

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

3 Οδηγία του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136).

4 Δεύτερη οδηγία του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17).

5 Τρίτη οδηγία του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1990, L 129, σ. 33).

6 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).

7 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 σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14).

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

Κύριος, ο οποίος δεν είναι οδηγός, οχήματος, που δεν καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση, ευθύνεται αστικώς, αλληλεγγύως με τον οδηγό, για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές, οι οποίες προκλήθηκαν από το εν λόγω όχημα, εκτός αν αποδείξει ότι το όχημα του είχε κλαπεί.»

11. Η *Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor* (κανονιστική απόφαση περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης όσον αφορά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), η οποία εγκρίθηκε με το *Real Decreto 1507/2008* (βασιλικό διάταγμα 1507/2008), της 12ης Σεπτεμβρίου 2008⁹, ορίζει, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, τα εξής:

«Στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων και της υποχρεωτικής ασφαλιστικής καλύψεως που ρυθμίζει η παρούσα απόφαση, νοούνται ως τροχαία περιστατικά τα περιστατικά τα οποία οφείλονται στον κίνδυνο που ενέχει η οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων και τα οποία μνημονεύει το προηγούμενο άρθρο. Στην κυκλοφορία περιλαμβάνεται η οδήγηση εντός κλειστών και υπαίθριων χώρων σταθμεύσεως, σε δημόσιες και ιδιωτικές οδούς και εδάφη, εντός και εκτός αστικού ιστού, υπό τον όρο της καταλληλότητάς τους για την κυκλοφορία οχημάτων, καθώς και σε οδούς και εδάφη τα οποία, καίτοι στερούνται της εν λόγω καταλληλότητας, χρησιμοποιούνται από το κοινό».

III. Το ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12. Το απόγευμα της 19ης Αυγούστου 2013, ο Luis Salazar Rodas στάθμευσε το όχημά του, το οποίο είχε αγοράσει πριν από δέκα ημέρες, σε κλειστό χώρο σταθμεύσεως μονοκατοικίας, ιδιοκτησίας της *Industrial Software Indusoft*.

13. Στις 20 Αυγούστου 2013 ο L. Salazar Rodas, έθεσε σε λειτουργία τη μηχανή του οχήματος, χωρίς, ωστόσο, να το κινήσει.

14. Μερικές ώρες αργότερα, περί τις τρεις τα ξημερώματα, το όχημα του L. Salazar Rodes, το οποίο δεν είχε τεθεί σε κυκλοφορία για περισσότερο από είκοσι τέσσερις ώρες, έπιασε φωτιά και προκάλεσε ζημιές στην οικία που ευρίσκετο δίπλα στον κλειστό χώρο σταθμεύσεως. Η πυρκαγιά εκδηλώθηκε στο ηλεκτρικό κύκλωμα του οχήματος.

15. Η αστική ευθύνη από την κυκλοφορία του οχήματος του L. Salazar Rodes καλυπτόταν από την συναφθείσα με τη *Línea Directa* σύμβαση ασφαλίσεως.

16. Η *Industrial Software Indusoft*, η οποία είχε ασφαλίσει τη μονοκατοικία στη *Segurcaixa*, έλαβε ως αποζημίωση το ποσό των 44 704,34 ευρώ προς αποκατάσταση των υλικών ζημιών, οι οποίες προκλήθηκαν στην εν λόγω οικία εξαιτίας της πυρκαγιάς του επίμαχου οχήματος.

17. Στις 5 Μαρτίου 2014 η *Segurcaixa* ενήγαγε τη *Línea Directa* ενώπιον του *Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz* (πρωτοδικείου Vitoria-Gasteiz, Ισπανία) ζητώντας να υποχρεωθεί η εν λόγω ασφαλιστική εταιρεία να της καταβάλει το ποσό των 44 704,34 ευρώ, πλέον νομίμων τόκων, ισχυριζόμενη ότι ο ασφαλιστικός κίνδυνος επήλθε λόγω τροχαίου περιστατικού καλυπτόμενου από την ασφάλιση αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας του οχήματος του L. Salazar Rodes. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι η πυρκαγιά δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «τροχαίο περιστατικό» καλυπτόμενο από την ασφάλιση αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας αυτοκινήτου και απέρριψε την αγωγή της *Segurcaixa*.

⁹ ΒΟΕ αριθ. 222, της 13ης Σεπτεμβρίου 2008, σ. 37487.

18. Επιληφθέν εφέσεως η οποία ασκήθηκε από τη Segurcaixa κατά της εν λόγω αποφάσεως, το Audiencia Provincial de Álava (εφετείο Alava, Ισπανία) εξαφάνισε την εν λόγω απόφαση και έκανε δεκτή την αγωγή της Segurcaixa, υιοθετώντας την ευρεία ερμηνεία του όρου «τροχαίο περιστατικό»¹⁰, κατά την οποία εμπίπτει στην έννοια αυτή «η πυρκαγιά σε όχημα το οποίο ο ιδιοκτήτης του έχει σταθμεύσει προσωρινά σε κλειστό χώρο σταθμεύσεως, οσάκις η ανάφλεξη οφείλεται σε εγγενείς στο όχημα αιτίες χωρίς να έχει μεσολαβήσει πράξη τρίτου».

19. Η Línea Directa άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως του εφετείου ενώπιον του Tribunal Supremo (Ανωτάτου Δικαστηρίου).

20. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι το ισπανικό δίκαιο, το οποίο μετέφερε στην εθνική έννομη τάξη την οδηγία 2009/103, προσδιορίζει το καθ' ύλην πεδίο της αστικής ευθύνης σχετικά με τη μνημονευόμενη στο άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας κυκλοφορία οχημάτων ορίζοντας ως «τροχαία περιστατικά» εκείνα τα περιστατικά «τα οποία οφείλονται στον κίνδυνο που ενέχει η οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, τόσο εντός υπαίθριων και κλειστών χώρων σταθμεύσεως όσο και σε δημόσιους και ιδιωτικούς δρόμους και εδάφη, εντός και εκτός αστικού ιστού, υπό τον όρο της καταλληλότητάς τους για την κυκλοφορία οχημάτων, καθώς και σε δρόμους ή εδάφη τα οποία είναι κοινής χρήσεως, καίτοι στερούνται της εν λόγω καταλληλότητας».

21. Το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) προσθέτει ότι, ερμηνεύοντας διασταλτικώς την έννοια του κυκλοφοριακού κινδύνου, έκρινε ότι αποτελούν περιπτώσεις καλυπτόμενες από την υποχρεωτική ασφάλιση η περίπτωση οχήματος εν στάσει ή του οποίου ο κινητήρας ευρίσκεται εκτός λειτουργίας, καθόσον το ατύχημα συνδέεται με τη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς, και η περίπτωση οχήματος το οποίο ανεφλέγη κατά τη διάρκεια ταξιδιού.

22. Εντούτοις, απέκλεισε την περίπτωση πυρκαγιάς οχήματος το οποίο ήταν σταθμευμένο και έφερε κάλυμμα προστασίας από τον παγετό.

23. Το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) διευκρινίζει ότι, δυνάμει του ισπανικού δικαίου, ο οδηγός οχήματος απαλλάσσεται της ευθύνης για ζημίες που οφείλονται σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, πλην όμως δεν θεωρούνται περιπτώσεις συνιστώσες ανωτέρα βία τα ελαττώματα του οχήματος ούτε οι ρωγμές ή βλάβες σε κάποιον από τους μηχανισμούς του. Εξάλλου, η περίπτωση κατά την οποία το ατύχημα τυχόν οφειλόταν σε ελάττωμα του οχήματος δεν θα απέκλειε την κάλυψη υποχρεωτικής ασφαλίσεως, και στη συνέχεια την προβολή αξιώσεων κατά του κατασκευαστή, εφόσον συνέτρεχαν οι σχετικές προς τούτο προϋποθέσεις.

24. Το δικαστήριο αυτό διερωτάται, συνεπώς, εάν η αναγνώριση της ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας στην περίπτωση ατυχήματος όπου έχει εμπλακεί όχημα του οποίου ο κινητήρας βρισκόταν εκτός λειτουργίας και το οποίο ήταν σταθμευμένο σε κλειστό χώρο σταθμεύσεως ιδιωτικής κατοικίας, οσάκις ούτε άμεση σύνδεση με την κυκλοφορία ούτε κίνδυνος για τους χρήστες υφίστατο, είναι σύμφωνη με την οδηγία 2009/103. Η περίπτωση αυτή θα μπορούσε να αφορά πρωτίστως την ευθύνη του κυρίου ενός δυνητικώς επικίνδυνου πράγματος.

25. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο τονίζει ότι η επίτευξη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά, η οποία επιδιώκεται με τη νομοθεσία της Ένωσης, θα μπορούσε να δικαιολογήσει το να διασφαλίζονται οι συνέπειες της πυρκαγιάς σε όχημα εν στάσει, εάν οφείλεται σε αναγκαία ή χρήσιμη λειτουργία για τη μετακίνηση του εν λόγω οχήματος, η δε προμνημονευθείσα περίπτωση δύναται επίσης να συνδέεται με τη συνήθη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς.

¹⁰ Βλ., ως προς αυτήν την έννοια η οποία προβλέπεται στο ισπανικό δίκαιο, σημείο 11 των παρουσών προτάσεων.

26. Εντούτοις, ελλείπει χρονικής εγγύτητας μεταξύ της προγενέστερης χρήσεως του οχήματος και του ατυχήματος ή λόγω του τρόπου με τον οποίο προκλήθηκε το ατύχημα, δεν θα μπορούσε να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο, ελλείψει άμεσου συνδέσμου μεταξύ του κινδύνου και της χρήσεως του οχήματος, η περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι σταθμευμένο να μην εμπίπτει στην έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων».

27. Το αιτούν δικαστήριο τονίζει, συναφώς, ότι ενδεχόμενη ερμηνεία η οποία δεν λαμβάνει υπόψη την από χρονικής απόψεως σύνδεση μεταξύ της προγενέστερης χρήσεως του οχήματος και της επελεύσεως του ατυχήματος θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την εξομοίωση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων με την ασφάλιση του κυρίου που καλύπτει την ευθύνη εκ της απλής κατοχής ή νομής οχήματος.

28. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Αντιβαίνει προς το άρθρο 3 της οδηγίας [2009/103] ερμηνεία κατά την οποία οι ζημιές που προκαλούνται από πυρκαγιά σε όχημα ευρισκόμενο εν στάσει οσάκις η πυρκαγιά οφείλεται στους μηχανισμούς που είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση της λειτουργίας του οχήματος ως μέσου μεταφοράς περιλαμβάνονται στην κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως;
- 2) Εάν η απάντηση στο προηγούμενο ερώτημα είναι αρνητική, αντιβαίνει προς το άρθρο 3 της οδηγίας [2009/103] ερμηνεία κατά την οποία οι ζημιές που προκαλούνται από πυρκαγιά σε όχημα οσάκις η πυρκαγιά δεν μπορεί να συνδεθεί με προηγούμενη κίνηση, κατά τρόπον ώστε να μην μπορεί να διαπιστωθεί εάν αυτή συνεχεται με ταξίδι, περιλαμβάνονται στην κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως;
- 3) Εάν η απάντηση στο προηγούμενο ερώτημα είναι αρνητική, αντιβαίνει προς το άρθρο 3 της οδηγίας [2009/103] ερμηνεία κατά την οποία οι ζημιές που προκαλούνται από πυρκαγιά σε όχημα οσάκις αυτό είναι σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως περιλαμβάνονται στην κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως;»

IV. Ανάλυση

A. Επί του παραδεκτού του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

29. Κατά την άποψη της Línea Directa, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα θα πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο λόγω του υποθετικού χαρακτήρα του. Η εν λόγω ασφαλιστική εταιρεία θεωρεί, κατ' ουσίαν, ότι το αιτούν δικαστήριο λαμβάνει ως δεδομένο ότι η πυρκαγιά οφείλεται στους μηχανισμούς οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση της λειτουργίας του οχήματος ως μέσου μεταφοράς, ενώ αυτό δεν τεκμηριώνεται από τα στοιχεία της διαφοράς της κύριας δίκης. Η Línea Directa υποστηρίζει ότι αποδείχθηκε μόνον ότι η πυρκαγιά εκδηλώθηκε στο ηλεκτρικό κύκλωμα του εν λόγω οχήματος.

30. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, «ο εθνικός δικαστής, ο οποίος έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη για τη δικαστική απόφαση που πρόκειται να εκδοθεί, είναι αποκλειστικώς αρμόδιος να εκτιμήσει, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες της υπόθεσης, τόσο το αν η προδικαστική απόφαση είναι αναγκαία για την έκδοση της δίκης του απόφασης όσο και το αν τα ερωτήματα που υποβάλλει στο Δικαστήριο είναι λυσιτελή. Κατά συνέπεια, άπαξ και τα υποβαλλόμενα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο οφείλει, κατ' αρχήν, να αποφανθεί [...]. Επομένως, τα προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης θεωρούνται κατά τεκμήριο λυσιτελή. Το Δικαστήριο μπορεί να απορρίψει αίτηση εθνικού δικαστηρίου για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο

της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσης ή ακόμη όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που του είναι αναγκαία για να δώσει χρήσιμη απάντηση στα υποβαλλόμενα ερωτήματα [...]»¹¹.

31. Εν προκειμένω δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση. Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης, όπως εκτέθηκαν από το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο), τα οποία εγείρουν αμφιβολίες ως προς την έκταση του πεδίου εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφάλισης οχήματος, δεν περιορίζονται στην αιτία της πυρκαγιάς του οικείου οχήματος. Η ζητούμενη ερμηνεία της έννοιας του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» είναι αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς. Η λυσιτέλειά του, λαμβανομένων υπόψη των ήδη εκδοθεισών αποφάσεων του Δικαστηρίου, είναι δικαιολογημένη.

32. Υπό τις συνθήκες αυτές, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει ότι το εν λόγω πρώτο προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτό.

B. Επί της ουσίας

33. Με τα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι εμπίπτει στον όρο «κυκλοφορία οχημάτων» περίπτωση κατά την οποία η πυρκαγιά οχήματος σταθμευμένου για χρονικό διάστημα πλέον των είκοσι τεσσάρων ωρών σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως, που εκδηλώθηκε στο ηλεκτρικό κύκλωμά του, προκάλεσε ζημίες στην οικία που ευρίσκετο δίπλα στον εν λόγω κλειστό χώρο σταθμεύσεως.

34. Το αιτούν δικαστήριο τόνισε, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου, την ιδιαιτερότητα της διαφοράς, η οποία προκύπτει από την εμπλοκή στο ατύχημα, το οποίο επήλθε εντός ιδιωτικού κλειστού χώρου σταθμεύσεως, ενός οχήματος που δεν είχε μετακινηθεί.

35. Πράγματι, μολονότι ορισμένα στοιχεία απαντήσεως μπορούν να συναχθούν από προηγούμενες αποφάσεις του Δικαστηρίου, οι διατάξεις του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 πρέπει να ερμηνευθούν εκ νέου, προκειμένου να προσδιορισθεί αν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» η περίπτωση πυρκαγιάς η οποία εκδηλώθηκε κατά τρόπο απρόβλεπτο εμπλέκοντας όχημα εν στάσει, χωρίς αυτό να έχει αμέσως προηγουμένως μετακινηθεί.

36. Επ' αυτού, πρέπει να υπομνησθεί, κατά πρώτον, ότι ο προσδιορισμός του περιεχομένου της έννοιας της «κυκλοφορίας οχημάτων» συνιστά αυτοτελή έννοια του δικαίου της Ένωσης, της οποίας η ερμηνεία δεν μπορεί να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους και η οποία πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του πλαισίου και των σκοπών που επιδιώκονται από το νομοθέτημα σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας οχημάτων¹².

37. Κατά δεύτερον, παρατηρείται ότι η ερμηνεία της εν λόγω έννοιας έχει εξελιχθεί αναλόγως των διαφόρων περιπτώσεων οι οποίες έχουν περιέλθει σε γνώση του Δικαστηρίου.

¹¹ Βλ., ιδίως, απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2018, Wightman κ.λπ. (C-621/18, EU:C:2018:999, σκέψεις 26 και 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

¹² Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

38. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του, ήτοι στη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς¹³.

39. Βάσει της ερμηνείας αυτής έγινε δεκτό ότι καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση οι περιπτώσεις οχήματος ευρισκόμενου εν στάσει σε χώρο σταθμεύσεως¹⁴, χωρίς να έχει σημασία κατά πόσον ο κινητήρας του οχήματος ήταν ή όχι σε λειτουργία κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος¹⁵.

40. Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι η χρήση του οχήματος, σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, δεν περιορίζεται στην οδήγηση των οχημάτων, αλλά περιλαμβάνει επίσης ενέργειες, οι οποίες συνδέονται με αυτό, όπως η χρήση των θυρών από τους επιβάτες, οι οποίοι αποβιβάζονται από το σταθμευμένο όχημα¹⁶.

41. Ομοίως, η έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» καλύπτει κάθε περίπτωση κατά την οποία το όχημα χρησιμοποιήθηκε όχι μόνον επί του δημόσιου οδικού δικτύου, αλλά και επί δημοσίου ή ιδιωτικού εδάφους¹⁷, εφόσον το περιεχόμενο της εν λόγω έννοιας δεν εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του εδάφους επί του οποίου χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα¹⁸.

42. Επομένως, κατά το παρόν στάδιο εξέλιξης της νομολογίας του Δικαστηρίου, ουδεμία αμφιβολία εγείρεται περί του ότι η εν λόγω έννοια καλύπτει τις περιπτώσεις στις οποίες οι ζημιές έχουν προκληθεί οσάκις το όχημα ήταν σταθμευμένο σε ιδιωτικό χώρο προοριζόμενο για αυτόν τον σκοπό.

43. Εντούτοις, πρέπει να επισημανθεί ότι οι διαφορετικές υποθέσεις, τις οποίες έχει εξετάσει το Δικαστήριο, έχουν ως κοινό σημείο την εμπλοκή του οχήματος το οποίο χρησιμοποιούνταν ή είχε μόλις χρησιμοποιηθεί.

44. Ως εκ τούτου, το μόνο ακανθώδες ζήτημα που πρέπει να επιλυθεί είναι αν η μη χρήση του οχήματος για χρονικό διάστημα που δεν απέχει πολύ από το ατύχημα δύναται να συνιστά λόγο αποκλεισμού από την προστασία, την οποία παρέχει η νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ασφάλισης της αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και, επικουρικώς, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, αν πρέπει να απαιτηθεί αιτιώδης συνάφεια τεχνικού χαρακτήρα.

45. Τρεις λόγοι φρονώ ότι δικαιολογούν αρνητική απάντηση στο κύριο ζήτημα αυτό. Κατά πρώτον, πρέπει να επισημανθεί ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έθεσε χρονικούς περιορισμούς ως προς την επέλευση του ατυχήματος, όσον αφορά την εφαρμογή της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα οχήματα.

13 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 44). Το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, της οδηγίας 72/166, που μνημονεύεται στο εν λόγω σημείο, αντιστοιχεί, σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2009/103, στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο αυτής, το οποίο εφαρμόζεται εν προκειμένω (βλ. σημείο 9 των παρουσών προτάσεων). Βλ., επίσης, την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/103 [COM(2018) 336 τελικό], και ιδίως το άρθρο 1 αυτής, για την προσθήκη στο άρθρο 1 της οδηγίας 2009/103 σημείου 1α, το οποίο περιέχει ορισμό της έννοιας της «κυκλοφορίας οχήματος», προκειμένου να ληφθεί υπόψη η νομολογία του Δικαστηρίου, για λόγους ασφάλειας δικαίου.

14 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψεις 37, 38 και 40 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

15 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

16 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψεις 36 και 45).

17 Βλ. πραγματικά περιστατικά στις αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψεις 19 και 59. Επρόκειτο για ελιγμό στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος), και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψεις 7 και 9. Το ατύχημα συνέβη σε αμπελώνα γεωργικής εκμεταλλεύσεως).

18 Βλ. απόφαση της 20ης Δεκεμβρίου 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

46. Κατά δεύτερον, η εξέλιξη της νομολογίας του Δικαστηρίου καταδεικνύει ότι έχει ως σκοπό να αποσαφηνίζει τον εν λόγω προστατευτικό σκοπό, τον οποίο ο νομοθέτης της Ένωσης εξακολούθησε να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό¹⁹, οσάκις ένα όχημα, του οποίου ο ορισμός προσφάτως υπομνήσθηκε από το Δικαστήριο²⁰, χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς.

47. Κατά τρίτον, φρονώ ότι μια κατά περίπτωση ανάλυση της διάρκειας προγενέστερης χρήσεως του οχήματος αποτελεί πηγή ανασφάλειας δικαίου, η οποία θα αντέβαινε στον προηγούμενως υπομνησθέντα σκοπό.

48. Εξ' αυτού συνάγεται ότι μόνον οι περιπτώσεις κατά τις οποίες το ατύχημα επέρχεται ενώ το όχημα χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιήθηκε για σκοπούς άλλους πλην της μεταφοράς, όπως για παράδειγμα ως μηχανήμα εργασίας²¹ ή ως όπλο, ή ακόμη και ως τόπος κατοικίας, δεν εμπίπτουν στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων».

49. Εφόσον, σύμφωνα με τη γραμμή που έχει ακολουθήσει στη νομολογία του, το Δικαστήριο κρίνει ότι το γεγονός ότι το ατύχημα δεν επήλθε αμέσως μετά τη χρήση του ως μέσου μεταφοράς είναι άνευ σημασίας, οπότε η στάθμευση θεωρείται ότι εμπίπτει καθ' εαυτή στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», απομένει να προσδιοριστεί, προς απάντηση του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος του αιτούντος δικαστηρίου, αν πρέπει να καθορισθούν όρια σχετικά με το αίτιο της ζημίας, ήτοι οι μηχανισμοί του οχήματος οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση της λειτουργίας του ως μέσου μεταφοράς.

50. Αφενός, διαπιστώνεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν καθόρισε τέτοιες προϋποθέσεις. Αφετέρου, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων πραγματικών περιστάσεων της υποθέσεως της κύριας δίκης, ήτοι της πυρκαγιάς η οποία εκδηλώθηκε κατά τρόπο απρόβλεπτο σε όχημα, θεωρώ ότι αρκεί η να γίνει δεκτή η εμπλοκή του, όπως θα συνέβαινε και στην περίπτωση κατά την οποία θα είχε εκραγεί τυχαίως ή κατά την οποία η ζημία θα είχε προκληθεί από προϊόν ή υγρό, λόγω διαρροής στο όχημα²².

51. Δεδομένου ότι αυτό το είδος του κινδύνου είναι σύμφυτο με τη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς, παρέλκει να εξεταστεί οιαδήποτε ενέργεια ή ακριβής αιτία της ζημίας σύμφωνα με τον συγκεκριμένο μηχανισμό ή εξάρτημα του οχήματος, οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση της λειτουργίας του ως μέσου μεταφοράς.

52. Μία τέτοια ερμηνεία²³ είναι σύμφωνη με τον επιδιωκόμενο από τον νομοθέτη της Ένωσης σκοπό, ώστε να διασφαλισθεί ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο συνέβη το ατύχημα εντός της Ένωσης²⁴, σκοπός ο οποίος τον οδήγησε, εξάλλου, στο να μη θέσει περιορισμούς στην κάλυψη

19 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

20 Βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψεις 39 και 42).

21 Βλ. απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψεις 40 και 42).

22 Βλ., για παράδειγμα, την εκκρεμή υπόθεση Bueno Ruiz (C-431/18), σχετικά με βλάβη προκληθείσα σε μία οδηγό από διαρροή λαδιού προερχόμενη από όχημα σταθμευμένο πλησίον του δικού της, η οποία προξένησε την πτώση της.

23 Πρβλ. τις γραπτές παρατηρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την ισπανική νομοθεσία (βλ. σημείο 23 των παρουσών προτάσεων).

24 Βλ. απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Βλ., επίσης, αιτιολογική σκέψη 20 της οδηγίας 2009/103 και την αιτιολογική έκθεση της προτάσεως της Επιτροπής, οι οποίες μνημονεύονται στην υποσημείωση 13 των παρουσών προτάσεων και οι οποίες αποσκοπούν επίσης στο να ενισχυθεί η προστασία των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ασφαλιστής είναι αφερέγγυος και στο να βελτιωθεί η αναγνώριση των βεβαιώσεων του ιστορικού ζημιών σε διασυνοριακό, κυρίως, επίπεδο. Στην εν λόγω πρόταση εξετάζονται επιπλέον οι έλεγχοι ασφαλίσεως προκειμένου να καταπολεμηθεί το φαινόμενο της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων και να επιτευχθεί εναρμόνιση των ελάχιστων ποσών καλύψεως (σ. 2).

κινδύνων από την ασφάλιση αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας οχημάτων, ιδίως σε περίπτωση ελλείψεως συμμορφώσεως με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος, όπως προκύπτει από το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, στοιχείο γ', της οδηγίας 2009/103.

53. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η εμπλοκή του οχήματος το οποίο χρησιμοποιήθηκε σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, φρονώ ότι δύναται να απορρέει εκ μόνης της διαπιστώσεως ότι το τελευταίο συνέβαλε, καθ' οιονδήποτε τρόπο, στην επέλευση του ατυχήματος.

54. Συνεπώς, φρονώ ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, δύναται να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμπίπτει στον όρο της «κυκλοφορίας οχημάτων» περίπτωση κατά την οποία όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, εμπλέκεται σε πυρκαγιά που εκδηλώθηκε σε χώρο προοριζόμενο για στάθμευση, ανεξαρτήτως αν τούτο συνέβη σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ή κατόπιν παρατεταμένης ακινητοποίησεως.

V. Πρόταση

55. Λαμβανομένων υπόψη όλων όσα προεξετέθησαν, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία) ως εξής:

Το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16 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, έχει την έννοια ότι εμπίπτει στην έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων», ο οποίος μνημονεύεται στην εν λόγω διάταξη, περίπτωση κατά την οποία όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, εμπλέκεται σε πυρκαγιά που εκδηλώθηκε σε χώρο προοριζόμενο για στάθμευση, ανεξαρτήτως αν τούτο συνέβη σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ή κατόπιν παρατεταμένης ακινητοποίησεως.