

Υπόθεση C-375/20

Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου

Ημερομηνία καταθέσεως:

10 Αυγούστου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Tribunal da Relação de Coimbra (εφετείο της Coímbra, Πορτογαλία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

11 Μαΐου 2020

Εκκαλούσα:

Liberty Seguros S.A.

Εφεσίβλητος:

DR

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Το τρίτο πολιτικό τμήμα του Tribunal da Relação de Coimbra (εφετείο της Coímbra, Πορτογαλία) ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί σχετικά με τη συμβατότητα με το ενωσιακό δίκαιο (οδηγία 2009/103/EK) της προβλεπόμενης στο εθνικό δίκαιο δυνατότητας επίκλησης της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως, λόγω του παράνομου χαρακτήρα του περιεχομένου της, έναντι ζημιωθέντων τρίτων και του Fundo de Garantia Automóvel (εγγυητικού ταμείου, Πορτογαλία).

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Άρθρο 267 ΣΛΕΕ, παράγραφος 2.

Προδικαστικά ερωτήματα

Αντιβαίνει στο [ενωσιακό] δίκαιο, και ιδίως στην οδηγία 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εθνική νομοθεσία που επιτρέπει την επίκληση, έναντι των ζημιωθέντων τρίτων και του *Fundo de Garantia Automóvel*, της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως η οποία καλύπτει την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, όταν η εν λόγω ακυρότητα απορρέει από το γεγονός ότι ο λήπτης της ασφαλίσεως χρησιμοποιούσε το ασφαλισμένο όχημα για την αμειβόμενη, λαθραία και παράνομη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων και απέκρυψε τον σκοπό αυτόν από την ασφαλιστική εταιρία; Θα ίσχυε η ίδια απάντηση ακόμη και αν οι επιβάτες γνώριζαν τον λαθραίο και παράνομο χαρακτήρα της μεταφοράς αυτής;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Οδηγία 2009/103/EK του 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, ιδίως 13, παράγραφος 1.

Απόφαση της 22ας Ιουλίου 2017, *Fidelidade-Companhia de Seguros S. A. κατά Caisse Suisse de Compensation κ.λπ.* (C-287/16, EU:C:2017:575), απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, *Adeneler κ.λπ.* (C-212/04, EU:C:2006:443), απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1993, *Miret* (C-334/92, EU:C:1993:945), και απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1990, *Marleasing SA* (C-106/89, EU:C:1990:395).

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Decreto-Lei n.º 291/2007, της 21ης Αυγούστου (aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, que altera as Diretivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis) (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 291/2007, της 21ης Αυγούστου, με το οποίο εγκρίθηκε η εφαρμογή του συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων και με το οποίο μεταφέρεται εν μέρει στην εσωτερική έννομη τάξη η οδηγία 2005/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, η οποία τροποποίησε τις οδηγίες 72/166/EOK, 84/5/EOK, 88/357/EOK και 90/232/EOK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/EK, σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων) (στο εξής, επίσης: *SORCA*), *Diário da República* αριθ. 160/2007, τεύχος I, της 21ης Αυγούστου 2007: άρθρα 22, 47, παράγραφος 1, 49, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), και 54, παράγραφος 3.

Decreto-Lei n.º 72/2008, της 16ης Απριλίου (estabelece o regime jurídico do contrato de seguro) (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 72/2008, της 16ης Απριλίου, το οποίο προβλέπει το νομικό καθεστώς του ασφαλιστηρίου συμβολαίου) (στο εξής: RJCS), *Diário da República* αριθ. 75/2008, τόμος I, της 16ης Απριλίου 2008, ιδίως άρθρα 14, παράγραφος 1, 24, παράγραφος 1, 25, παράγραφος 3, και 43.

Άρθρα 253, 254, παράγραφος 1, 280 και 294 του Código Civil (πορτογαλικού αστικού κώδικα).

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας της κύριας δίκης

- 1 Η εταιρεία Liberty Seguros S.A άσκησε αναγνωριστική αγωγή κατά του εναγομένου DR, νυν εφεσιβλήτου, ζητώντας να «κηρυχ[θεί] η ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως την οποία συνήψε με τον εναγόμενο λόγω ουσιαστικής ακυρότητας της τελευταίας, με αναδρομικά αποτελέσματα από την ημέρα της συνάψεώς της, με την επιφύλαξη του δικαιώματος της ενάγουσας να παρακρατήσει τα καταβληθέντα από τον εναγόμενο ασφάλιστρα, σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 5, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 72/2008».
- 2 Η ενάγουσα, νυν εκκαλούσα, υποστήριξε, επί της ουσίας, ότι στις 27 Αυγούστου 2015 συνήψε με τον εναγόμενο ασφαλιστική σύμβαση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, σύμφωνα με την οποία ασφαλισμένο αντικείμενο ήταν το όχημα (προσδιορίζεται λεπτομερέστερα στην απόφαση που εκδόθηκε στο πλαίσιο της κύριας δίκης) με αριθμό καταχώρισης 56-FB-46 (στο εξής: FB) και ότι στην αντίστοιχη αίτηση ο εναγόμενος ορίστηκε ως ιδιοκτήτης του εν λόγω οχήματος και δήλωσε ότι έκανε ιδιωτική χρήση αυτού, ως συνήθης οδηγός.
- 3 Δήλωσε επίσης ότι, στις 9 Σεπτεμβρίου 2015, ο εναγόμενος υπέβαλε αίτημα τροποποίησης του εν λόγω ασφαλιστηρίου συμβολαίου με το οποίο ζήτησε να καταστεί ασφαλισμένο αντικείμενο, στη θέση του οχήματος «FB», άλλο όχημα της ίδιας μάρκας και του ίδιου μοντέλου με τον αριθμό κυκλοφορίας 80-PX-30 (στο εξής: PX), του οποίου ορίστηκε επίσης ως ιδιοκτήτης και συνήθης οδηγός και δήλωσε ότι προοριζόταν για ιδιωτική του χρήση, ότι είχε έξι θέσεις και ότι ο ίδιος ήταν ο λήπτης της ασφαλίσεως και ο συνήθης οδηγός, χωρίς να δηλώσει την ύπαρξη οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου οχήματος. Η ενάγουσα εμπιστεύθηκε τη δήλωση του εναγομένου και αποδέχθηκε την τροποποίηση της συμβάσεως, διατηρώντας σε ισχύ όλες τις άλλες προϋποθέσεις της αρχικής συμβάσεως που υπεγράφη στις 27 Αυγούστου.
- 4 [Η ενάγουσα, νυν εκκαλούσα,] ισχυρίστηκε επίσης ότι, κατόπιν του ατυχήματος που συνέβη στις 24 Μαρτίου 2016 στη Γαλλία (του οποίου θύματα ήταν δώδεκα πρόσωπα που ταξίδευαν με το εν λόγω όχημα), πληροφορήθηκε ότι ο εναγόμενος, όταν ζήτησε την αντικατάσταση του ασφαλισμένου οχήματος, δεν ήταν ούτε κατέστη μεταγενέστερα ιδιοκτήτης του τελευταίου, δεν ήταν ο συνήθης οδηγός του και δεν το προόριζε για τον σκοπό ή για τη χρήση που δηλώθηκε στην

αίτηση, αλλά ότι το εν λόγω όχημα προοριζόταν για την αμειβόμενη και παράνομη μεταφορά μεταναστών μεταξύ Πορτογαλίας και Ελβετίας, ότι το όχημα κυκλοφορούσε με ρυμουλκούμενο όχημα του οποίου το μικότο βάρος ήταν 1.300 κιλά, ότι είχε δώδεκα θέσεις (εκτός από τη θέση του οδηγού) και, επιπλέον, ότι ο συνήθης οδηγός του εν λόγω οχήματος ήταν ο FN, 19 ετών, κάτοχος άδειας μη επαγγελματικού τύπου Β για την οδήγηση οχημάτων που μεταφέρουν έως και 9 επιβάτες και με συζευγμένο ρυμουλκούμενο όχημα, του οποίου το μικότο βάρος δεν υπερβαίνει τα 750 κιλά.

- 5 Τέλος, η ενάγουσα δήλωσε ότι ο εναγόμενος παρέλειψε σκοπίμως να δηλώσει τα γεγονότα αυτά, ιδίως τη χρήση του οχήματος για τη δραστηριότητα που ασκεί, παραπλανώντας την σχετικά με το εύρος του κινδύνου που καλύπτει η σύμβαση και πρόσθεσε ότι, εάν είχε λάβει γνώση των γεγονότων αυτών, θα είχε αρνηθεί να συνάψει τη σύμβαση αυτή.
- 6 Με τη συμπεριφορά του, ο εναγόμενος παρέβη σκοπίμως και δολίως το καθήκον της αρχικής δήλωσης του αναλαμβανόμενου κινδύνου, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 72/2008. Για τον λόγο αυτόν, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25, παράγραφος 3, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος και των άρθρων 253 και 254, παράγραφος 1, του Código Civil (πορτογαλικού αστικού κώδικα), έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση και ζητεί την αναγνώριση του δικαιώματος αυτού με δικαστική απόφαση.
- 7 Ο εναγόμενος, ο οποίος κλήθηκε νόμιμα, δεν απάντησε.
- 8 Το Fundo de Garantia Automóvel (Επικουρικό Ταμείο Ασφάλισης Αυτοκινήτων, Πορτογαλία, στο εξής: FGA), εντός της προθεσμίας στην οποία ο εναγόμενος όφειλε να απαντήσει, υπέβαλε έγγραφο με το οποίο άσκησε εκούσια κύρια παρέμβαση, με την οποία, επικαλούμενο τη νομιμοποίησή του να είναι διάδικος (επειδή έχει έννομο συμφέρον αντίστοιχο με αυτό του εναγομένου, καθώς, εάν γίνουν δεκτές οι αξιώσεις της ενάγουσας, θα είναι υπεύθυνο για την καταβολή αποζημίωσης), αμφισβήτησε τα πραγματικά περιστατικά που εξέθεσε η ενάγουσα και ζήτησε την απόρριψη της αγωγής, ασκώντας ανταγωγή και υποβάλλοντας αίτημα για παρέμβαση τρίτων και ζητώντας την προσεπίκληση της VS (καταχωρισμένης ιδιοκτήτριας του ασφαλισμένου οχήματος), του FN (οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος) και του JT (μεσίτη της ενάγουσας).
- 9 Προς τούτο, υποστήριξε ότι η ασφαλιστική σύμβαση συνήφθη με την παρέμβαση του μεσίτη του τόπου κατοικίας του εναγομένου DR, λόγω του ότι ήταν γνωστό ότι ασχολείτο επαγγελματικά με την αμειβόμενη μεταφορά προσώπων μεταξύ Ελβετίας και Πορτογαλίας, γεγονός που γνώριζε ο ασφαλιστικός μεσίτης της ενάγουσας, ο οποίος, κατά τη σύναψη/τροποποίηση της συμβάσεως, επιθεώρησε το όχημα και γνώριζε ότι είχε τρεις σειρές θέσεων και μια ράβδο ρυμούλκησης. Πρόσθεσε ότι η ίδια η ενάγουσα έχει πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα διαθέσιμων πηγών για να επαληθεύσει την ακρίβεια των πληροφοριών που της διαβιβάζονται από τον ασφαλισμένο και ότι είναι υποχρεωμένη να ελέγχει τις απαντήσεις του

λήπτη της ασφαλίσεως και να επαληθεύει την ακρίβειά τους –λόγος για τον οποίον η επίκληση της ακυρότητας της συμβάσεως συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά, υπό την έννοια του *venire contra factum proprium*. Από την άλλη πλευρά, ισχυρίζεται ότι, ακόμη και αν υπήρχε τέτοιο ελάττωμα, σύμφωνα με όσα προβλέπει το άρθρο 22 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 291/2007, δεν θα μπορούσε να προβληθεί έναντι των ζημιωθέντων και γι' αυτό άσκησε ανταγωγή, ζητώντας να υποχρεωθεί η ενάγουσα «να αναγνωρίσει ότι η πιθανή ακυρωσία ή ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως που συνάφθηκε με τον εναγόμενο DR δεν μπορεί να προβληθεί έναντι των ζημιωθέντων και του FGA».

10 Στο τέλος της κατ' αντιμωλία διαδικασίας που έλαβε χώρα μεταξύ των αρχικών διαδίκων, το δικαστήριο δέχθηκε την εκούσια κύρια παρέμβαση του FGA και έκρινε παραδεκτή την ασκηθείσα ανταγωγή.

11 Εν τω μεταξύ, η ενάγουσα υπέβαλε έγγραφο ζητώντας τη διεύρυνση της αγωγής, με το οποίο διατήρησε τα αιτήματα που είχε υποβάλει με το αρχικό δικόγραφο, ενώ υποστήριξε ότι η ασφαλιστική σύμβαση, επειδή συνήφθη με πρόσωπο που δεν είχε συμφέρον άξιο νομικής προστασίας (άσκηση μη νόμιμης/παράνομης δραστηριότητας μεταφοράς επιβατών), σύμφωνα με το άρθρο 43, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 72/2008, είναι άκυρη και, για τον λόγο αυτόν, σύμφωνα με το άρθρο 265, παράγραφος 2 και 3, του Código de Processo Civil (πορτογαλικό κώδικα πολιτικής δικονομίας), ζήτησε την τροποποίηση της αγωγής, έτσι ώστε να περιέχει τα ακόλουθα αιτήματα:

«α) κυρίως, την κήρυξη της ακυρότητας της ασφαλιστικής συμβάσεως, με όλες τις έννομες συνέπειες που αυτή επιφέρει,

β) - επικουρικώς, σε περίπτωση που η εν λόγω σύμβαση δεν κηρυχθεί άκυρη, την ακύρωση αυτής, σύμφωνα με τους συγκεκριμένους όρους και για τους λόγους που αναφέρονται στην αγωγή, η οποία έχει δεόντως συμπεριληφθεί στον φάκελο της υπόθεσης».

12 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχτηκε ως αποδεδειγμένα, ιδίως, τα ακόλουθα γεγονότα.

13 Στις 27 Αυγούστου 2015, ο εναγόμενος πρότεινε στην ενάγουσα τη σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως για την κάλυψη της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

14 Με την πρόταση αυτή, ο εναγόμενος, ο οποίος δήλωσε ότι ήταν ιδιοκτήτης του οχήματος FB και ότι έκανε ιδιωτική χρήση αυτού, εκτός από την υποχρεωτική κάλυψη του κινδύνου αστικής ευθύνης για ζημιές που προκαλούνται από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος, ως εικαζόμενος ιδιοκτήτης και συνήθης οδηγός, ήθελε να αποκτήσει και μερική ασφαλιστική κάλυψη για τον κίνδυνο θραύσης κρυστάλλων σε συνεργαζόμενο συνεργείο, τον κίνδυνο θανάτου ή αναπηρίας του οδηγού, ιατρικών δαπανών του οδηγού, προσωρινής απόλυτης αδυναμίας [προς εργασία] και νοσηλείας του τελευταίου και, επιπλέον, οδικής βοήθειας.

- 15 Η ενάγουσα, στηριζόμενη στις δηλώσεις που έκανε τότε ο εναγόμενος, των οποίων την αλήθεια και καλή πίστη θεώρησε δεδομένη, αποδέχθηκε την κάλυψη που προτάθηκε και εξέδωσε το αντίστοιχο ασφαλιστικό συμβόλαιο.
- 16 Στις 9 Σεπτεμβρίου 2015, ο εναγόμενος υπέβαλε, στο πλαίσιο της ασφαλιστικής συμβάσεως που είχε τεθεί σε ισχύ λίγες ημέρες νωρίτερα, μια νέα πρόταση στην ενάγουσα, με την οποία, χωρίς να τροποποιεί την τρέχουσα κάλυψη και το κεφάλαιο, ζήτησε την ασφάλιση άλλου οχήματος ίδιας μάρκας και μοντέλου, με αριθμό κυκλοφορίας «PX», αντικαθιστώντας το όχημα που ήταν ασφαλισμένο μέχρι εκείνη τη στιγμή.
- 17 Ο εναγόμενος δήλωσε επίσης, σχετικά με το εν λόγω όχημα, στην πρόταση τροποποίησης που υπέγραψε, ότι συνήψε την ασφαλιστική σύμβαση ως ιδιοκτήτης και συνήθης οδηγός αυτού, ότι το όχημα προοριζόταν για ιδιωτική χρήση και ότι είχε 6 (έξι) θέσεις κατάλληλες για τη μεταφορά επιβατών και οδηγού, χωρίς να δηλώσει ότι επιθυμούσε να ασφαλίσει οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα.
- 18 Η ενάγουσα, στηριζόμενη και πάλι στις δηλώσεις του εναγόμενου, οι οποίες περιλαμβάνονταν στην πρόταση τροποποίησης που υπέγραψε ο ίδιος στις 9 Σεπτεμβρίου 2015 και των οποίων την αλήθεια και καλή πίστη θεώρησε δεδομένη, αποδέχθηκε την τροποποίηση του ασφαλισμένου οχήματος, υπό τους όρους κινδύνου που αυτή προέβλεπε, με ισχύ από την ημερομηνία αυτή, και εξέδωσε το αντίστοιχο προσάρτημα στο ασφαλιστικό συμβόλαιο.
- 19 Μετά τις 25 Μαρτίου 2016, η ενάγουσα πληροφορήθηκε ότι ο εναγόμενος δεν προόριζε το δηλωθέν όχημα, ούτε κατά τον χρόνο στον οποίο υπέβαλε την πρόταση αντικατάστασης του ασφαλισμένου οχήματος ούτε μεταγενέστερα, για τον σκοπό ή τη χρήση που δηλώθηκε στην πρόταση ασφαλίσεως, αλλά για άλλη χρήση, καθώς το χρησιμοποιούσε για αμειβόμενη διεθνή μεταφορά μεταναστών που επέβαιναν σε αυτό και εμπορευμάτων μεταξύ Ελβετίας και Πορτογαλίας, και για τον λόγο αυτόν κυκλοφορούσε με ρυμουλκούμενο όχημα.
- 20 Το ασφαλισμένο όχημα κυκλοφορούσε με εννέα επιβάτες (σε τρεις σειρές θέσεων, κάθε μία με τρεις θέσεις), εκτός από τις 24 Μαρτίου 2016, ημέρα κατά την οποία κυκλοφόρησε με δώδεκα επιβάτες (σε τέσσερις σειρές θέσεων, κάθε μία με τρεις θέσεις, η τελευταία εκ των οποίων αφαιρούμενη).
- 21 Ο εναγόμενος ασκούσε αυτή τη δραστηριότητα, την οποία διαφήμιζε τουλάχιστον από την 15η Απριλίου 2015, χωρίς να του έχει χορηγηθεί καμία σχετική άδεια από οποιαδήποτε αρχή.
- 22 Ο εναγόμενος παρέλειψε σκοπίμως να δηλώσει αυτήν τη δραστηριότητα στην ενάγουσα στην πρότασή του για σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως.
- 23 Ο εναγόμενος και ο παρεμβαίνων FN ήταν οι συνήθεις οδηγοί του οχήματος «PX».

- 24 Ο παρεμβαίνων FN ήταν 19 ετών στις 23 Μαρτίου 2016 και κάτοχος άδειας οδήγησης μη επαγγελματικού τύπου Β για οχήματα που μετέφεραν έως 9 επιβάτες και με συζευγμένο ρυμουλκούμενο του οποίου το μικτό βάρος δεν έπρεπε να υπερβαίνει τα 750 κιλά.
- 25 Ο FN, ως οδηγός του οχήματος «PX» και άλλου οχήματος του εναγομένου, πραγματοποίησε τουλάχιστον είκοσι ταξίδια (μετ' επιστροφής) κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Αυγούστου 2015 και 24ης Μαρτίου 2016 μεταξύ Ελβετίας και Πορτογαλίας, τα περισσότερα χρησιμοποιώντας το όχημα «PX».
- 26 Το ασφαλισμένο όχημα χρησιμοποιήθηκε σε τουλάχιστον μερικά από αυτά τα ταξίδια με ρυμουλκούμενο όχημα μικτού βάρους 1.300 κιλών.
- 27 Το όχημα «PX» είχε εννέα σταθερές θέσεις και, στις 24 Μαρτίου 2016, προστέθηκαν τρία ακόμη αφαιρούμενα καθίσματα στην τέταρτη σειρά. Αυτές οι θέσεις τοποθετήθηκαν την ημέρα της έναρξης του ταξιδιού κατά την οποία συνέβη το ατύχημα και δεν διέθεταν ζώνες ασφαλείας.
- 28 Ο εναγόμενος είχε πλήρη επίγνωση του ότι δεν μπορούσε να διαφημίσει, πολλώ δε μάλλον να γνωστοποιήσει στην ενάγουσα, την πραγματική δραστηριότητα που ασκούσε με τη χρήση του εν λόγω οχήματος (και του ρυμουλκούμενου οχήματος), από την οποία εισέπραττε υψηλά κέρδη, λόγω του τιμήματος που κατέβαλλαν τα πρόσωπα που έκαναν χρήση των υπηρεσιών του, λαμβανομένου υπόψη ότι οι αρμόδιες προς τούτο αρχές δεν είχαν χορηγήσει άδεια για την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας.
- 29 Ο εναγόμενος χρέωνε κάθε επιβάτη που μετέφερε ένα ελάχιστο ποσό 100 ευρώ για κάθε ταξίδι μετάβασης ή επιστροφής μεταξύ Πορτογαλίας και Ελβετίας.
- 30 Η τιμή αυτή περιλάμβανε τη μεταφορά του επιβάτη και τις βαλίτσες του «από πόρτα σε πόρτα».
- 31 Τα ταξίδια πραγματοποιήθηκαν από έναν μόνο οδηγό, ο οποίος τις περισσότερες φορές δεν διέθετε την κατάλληλη άδεια οδήγησης, λαμβανομένων υπόψη του αριθμού των προς μεταφορά προσώπων και των χαρακτηριστικών του οχήματος και των αντίστοιχων ρυμουλκούμενων οχημάτων.
- 32 Ο εναγόμενος είχε πλήρη επίγνωση του ότι, αν, κατά τον χρόνο της υποβολής της αιτήσεως για ασφάλιση, είχε ενημερώσει την ενάγουσα για τη δραστηριότητα που ασκούσε και σκόπευε να συνεχίσει να ασκεί κάνοντας χρήση του ασφαλισμένου οχήματος, η τελευταία δεν θα είχε ποτέ συμφωνήσει να συνάψει μαζί του την επίμαχη ασφαλιστική σύμβαση, πολλώ δε μάλλον να αντικαταστήσει το ασφαλισμένο αυτοκίνητο, όπως συμφωνήθηκε μεταγενέστερα.
- 33 Η ενάγουσα έλαβε γνώση των γεγονότων αυτών (σχετικά με τη δραστηριότητα που ασκούσε ο εναγόμενος χρησιμοποιώντας το ασφαλισμένο αυτοκίνητο) μετά το σοβαρό τροχαίο ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη το μικρό φορτηγό PX και την έρευνα που η ίδια ζήτησε να διενεργηθεί.

- 34 Το εν λόγω ατύχημα συνέβη στις 24 Μαρτίου 2016, στις 23:40, στην EN79, στο Moulins του δήμου Montbeugny, στην περιοχή της Λυών, στη Γαλλία.
- 35 Το ατύχημα συνέβη όταν το ασφαλισμένο όχημα, το οποίο οδηγούσε εκείνη τη στιγμή ο παρεμβαίνων FN και το οποίο είχε κατεύθυνση προς Mâcon-Moulins, συγκρούστηκε μετωπικά με ένα βαρύ όχημα που εκινείτο προς την αντίθετη κατεύθυνση.
- 36 Η σύγκρουση επήλθε στη δεξιά λωρίδα του ρεύματος του βαρέος οχήματος (Moulins-Mâcon), όταν το όχημα «PX», το οποίο εκινείτο προς την αντίθετη κατεύθυνση, μετά από αρκετούς ελιγμούς για να προσπεράσει άλλα οχήματα και με ταχύτητα μεγαλύτερη από τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα στον εν λόγω δρόμο (80 χλμ/ώρα), εισήλθε στην εν λόγω λωρίδα.
- 37 Ως αποτέλεσμα αυτής της συγκρούσεως, πέθαναν οι δώδεκα Πορτογάλοι μετανάστες, που ταξίδευαν από την Ελβετία στις πατρίδες τους για να περάσουν τις διακοπές του Πάσχα με τις οικογένειές τους.
- 38 Καθένας από τους επιβάτες αυτούς είχε πληρώσει ή επρόκειτο να πληρώσει στον εναγόμενο DR τουλάχιστον το ποσό των 100 ευρώ για το ταξίδι αυτό.
- 39 Εάν δεν είχε επέλθει η τραγική και οριστική διακοπή του, το ταξίδι θα έπρεπε να έχει πραγματοποιηθεί μεταξύ της Ελβετίας και της Πορτογαλίας χωρίς διακοπή και με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι δυνατή η άφιξη στον προβλεπόμενο προορισμό του μεταξύ 11:00 και 12:00 το μεσημέρι της 25ης Μαρτίου 2016.
- 40 Δεν είχε προβλεφθεί καμία διακοπή για την ανάπαυση, ούτε του εν λόγω οδηγού, ο οποίος ήταν ο μοναδικός υπεύθυνος για την οδήγηση του οχήματος καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ούτε των επιβατών, οι οποίοι ταξίδευαν «στριμωγμένοι» μαζί με μεγάλο μέρος των αποσκευών τους, σε χώρο περίπου 4,5 τετραγωνικών μέτρων και περίπου 8,5 κυβικών μέτρων σε όγκο, τέσσερις εκ των οποίων (οι τρεις που είχαν καταλάβει την τελευταία σειρά θέσεων και ένα παιδί που ταξίδευε στην αγκαλιά) χωρίς ζώνες ασφαλείας (τις οποίες δεν διέθετε το όχημα).
- 41 Η πιο σύντομη προβλεπόμενη διαδρομή γι' αυτό το ταξίδι, μεταξύ της πόλης Romont της Ελβετίας και της πόλης Guarda της Πορτογαλίας, ήταν 1 643 χιλιόμετρα και διάρκειας 16 ωρών, χωρίς διακοπή.
- 42 Το όχημα PX δεν είχε ταχογράφο ή σύστημα καταγραφής των περιόδων οδήγησης, συνεχούς ή διαλείπουσας, από τους αντίστοιχους οδηγούς.
- 43 Το όχημα PX έλκυε, τη στιγμή του θανατηφόρου ατυχήματος, ένα ρυμουλκούμενο όχημα με μικτό βάρος (κενό) 1.300 κιλά, με το οποίο μεταφέρονταν οι υπόλοιπες βαλίτσες και τα προσωπικά αντικείμενα των επιβατών.
- 44 Το βάρος των προσώπων και των αντικειμένων που μεταφέρονταν με το εν λόγω όχημα οδήγησε σε ασυνήθιστη αύξηση της αστάθειας κατά την κυκλοφορία του,

η οποία αυξήθηκε γεωμετρικά κατά την εκτέλεση ελιγμών κατά την προσπέραση και την οδήγηση με ταχύτητες μεγαλύτερες από 90 χλμ/ώρα.

- 45 Ως συνέπεια της βιαιότητας της συγκρούσεως με το βαρύ όχημα, η εκτίναξη των επιβατών που ταξίδευαν χωρίς ζώνες ασφαλείας πάνω σε εκείνους που ήταν καθισμένοι μπροστά από αυτούς αύξησε τον κίνδυνο θανάτου και συνέβαλε αναγκαίως σε αυτόν.
- 46 Το ρυμουλκούμενο όχημα δεν καλύπτεται από την επίμαχη ασφαλιστική σύμβαση στην παρούσα υπόθεση.
- 47 Ο εναγόμενος δήλωσε στον παρεμβαίνοντα JT ότι συνήψε την ασφαλιστική σύμβαση και, ακολούθως, ότι ζήτησε την τροποποίηση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου ως ιδιοκτήτης του οχήματος «PX» και ότι ήταν/θα ήταν ο συνήθης οδηγός του οχήματος αυτού.
- 48 Ο εναγόμενος δήλωσε ότι οι απαντήσεις στο έντυπο ήταν απολύτως αληθείς και ότι δεν απέκρυψε πληροφορίες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την απόφαση της ενάγουσας σχετικά με την προταθείσα ασφάλιση.
- 49 Ωστόσο, δήλωσε ότι γνώριζε την υποχρέωσή του να παρέχει με ακρίβεια όλα τα στοιχεία που γνώριζε ή θεωρούσε ευλόγως σημαντικά, ώστε η ασφαλιστική εταιρεία να μπορεί να εκτιμήσει τον κίνδυνο, καθώς και ότι γνώριζε την υποχρέωση γνωστοποίησης οποιασδήποτε μεταβολής των περιστάσεων ή του κινδύνου που καλύπτεται από τη σύμβαση όσο αυτή διαρκεί.
- 50 Μετά τη διεξαγωγή της δίκης, εκδόθηκε απόφαση με την οποία έγινε εν μέρει δεκτή η αγωγή και εν όλω δεκτή η ανταγωγή που άσκησε το FGA και κηρύχθηκε άκυρη, μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και με τις έννομες συνέπειες που απορρέουν από την ακυρότητα αυτήν, η ασφαλιστική σύμβαση που συνήφθη μεταξύ της ενάγουσας και του εναγομένου, ενώ απορρίφθηκαν τα υπόλοιπα αιτήματα κατά του εναγομένου και διευκρινίστηκε ότι η ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως δεν μπορεί να αντιταχθεί στους ζημιωθέντες τρίτους ή στο FGA.
- 51 Η προσφεύγουσα Liberty Seguros SA άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

Κύρια επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 52 Η Liberty SA υποστηρίζει στην έφεσή της, ότι, εφόσον με την εκκαλούμενη απόφαση αναγνωρίζεται και κηρύσσεται η ακυρότητα του επίμαχου ασφαλιστηρίου συμβολαίου, θα έπρεπε επίσης να έχει κριθεί ότι η εν λόγω ακυρότητα μπορεί να προβληθεί και έναντι του παρεμβαίνοντος Fundo de Garantia Automóvel και, κατά συνέπεια, έναντι και των ζημιωθέντων από το επίμαχο στην κύρια δίκη ατύχημα, καθώς το εν λόγω ταμείο είναι αυτό που υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση.

- 53 Τα ανωτέρω προκύπτουν από την ερμηνεία του άρθρου 291 του Código Civil, σε συνδυασμό με τα άρθρα 2, 25, παράγραφος 1 και 3, και 147, παράγραφος 1 και 2, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 72/2008 και 22, 27 (*a contrario*), 47, παράγραφος 1, 49, παράγραφος 1 και 54, παράγραφος 4, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 291/2007.
- 54 Πράγματι, η εφαρμογή των προμνησθεισών διατάξεων του εθνικού δικαίου δεν αντιβαίνει στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.
- 55 Αυτό συμβαίνει επειδή οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν άμεσο κάθετο αποτέλεσμα στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών και του κράτους μέλους ή των δημόσιων φορέων (το FGA εν προκειμένω), πράγμα που σημαίνει ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τις διατάξεις μιας οδηγίας που είναι αρκετά σαφείς, συγκεκριμένες και χωρίς αιρέσεις στο πλαίσιο των εννόμων σχέσεων δημοσίου δικαίου.
- 56 Το οριζόντιο άμεσο αποτέλεσμα ισχύει στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών (έννομες σχέσεις ιδιωτικού δικαίου) και, παρόλο που η νομολογία του Δικαστηρίου αναγνωρίζει την άμεση εφαρμογή των κανονισμών (δηλαδή το κάθετο και οριζόντιο άμεσο αποτέλεσμα), στην περίπτωση των οδηγιών προβλέπεται μόνο η δυνατότητα κάθετου άμεσου αποτελέσματος στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών και του κράτους ή των δημόσιων αρχών.
- 57 Επομένως, τα εθνικά δικαστήρια δεν έχουν περιθώριο διακριτικής ευχέρειας σχετικά με την άμεση εφαρμογή ή, με άλλα λόγια, με την αναγνώριση του οριζόντιου άμεσου αποτελέσματος μιας οδηγίας στο πλαίσιο δίκης μεταξύ ιδιωτών και, συνεπώς, δεν μπορούν να το αναγνωρίσουν.
- 58 Εν προκειμένω, η Liberty Seguros απαλλάσσεται, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, από την αστική ευθύνη, ως συνέπεια της ακυρότητας της ασφαλιστικής συμβάσεως.
- 59 Η ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο αποκλείεται όταν συνεπάγεται την *contra legem* ερμηνεία του εθνικού δικαίου.
- 60 Κατά συνέπεια, η εκκαλούσα ζητεί την αντικατάσταση της προσβαλλόμενης απόφασης από άλλη, με την οποία θα γίνεται δεκτή η έφεση, θα αναγνωρίζεται και θα κρίνεται ότι η κηρυχθείσα και αναγνωρισθείσα ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως που καλύπτει την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ της ενάγουσας και του εναγομένου DR μπορεί να αντιταχθεί έναντι του Fondo de Garantía Automóvel και των ζημιωθέντων από το ατύχημα που έλαβε χώρα στη Γαλλία στις 24 Μαρτίου 2016, και με την οποία το εν λόγω ταμείο (και όχι η ενάγουσα εταιρεία Liberty Seguros) θα κρίνεται υπόχρεο για την καταβολή αποζημιώσεως στους τελευταίους για τις ζημίες που υπέστησαν.

- 61 Με το υπόμνημα αντικρούσεως, το Fundo de Garantia Automóvel ζήτησε τη διεύρυνση του αντικειμένου της εφέσεως, προβάλλοντας τα ακόλουθα επιχειρήματα σχετικά με την εν λόγω διεύρυνση.
- 62 Το FGA υποστηρίζει ότι το δικαστήριο *a quo* έπρεπε να θεωρήσει αποδεδειγμένο το γεγονός ότι ο μεσίτης είχε πλήρη γνώση της παράνομης δραστηριότητας που ασκούσε ο εναγόμενος DR, δηλαδή της αμειβόμενης μεταφοράς προσώπων μεταξύ Ελβετίας και Πορτογαλίας.
- 63 Κατά συνέπεια, η επίκληση από την ασφαλιστική εταιρεία των περιπτώσεων απαλλαγής της σύμφωνα με τη σύμβαση συνιστά, χωρίς αμφιβολία, καταχρηστική συμπεριφορά υπό την έννοια του *venire contra factum proprium*, καθώς η εν λόγω εταιρεία επιδιώκει την επέλευση έννομης συνέπειας, η οποία είναι προδήλως αντίθετη προς τη συμπεριφορά που η ίδια επέδειξε προηγουμένως, σύμφωνα με το άρθρο 334 του Código Civil.
- 64 Ακόμη και αν αυτό δεν γίνει δεκτό, στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, άξιο νομικής προστασίας συμφέρον είναι αυτό του θύματος του τροχαίου ατυχήματος και, συνεπώς, το άρθρο 43 του RJCS δεν μπορεί να εφαρμοστεί.
- 65 Ως εκ τούτου, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν προκύπτει συμφέρον άξιο νομικής προστασίας, το ειδικό καθεστώς υποχρεωτικής ασφαλίσεως απαιτεί η ακυρότητα που αναφέρεται στο άρθρο 43 του RJCS να ερμηνεύεται ως απλή ακυρότητα –η οποία επέρχεται στις περιπτώσεις ψευδών δηλώσεων– και, συνεπώς, δεν μπορεί να προβληθεί έναντι των ζημιωθέντων.
- 66 Επιπλέον, ακόμη και αν επρόκειτο για ακυρότητα –*quod non*–, αυτή θα μπορούσε να προβληθεί έναντι των ζημιωθέντων και, κατά συνέπεια, έναντι του FGA, εάν είχε κηρυχθεί πριν το ατύχημα.
- 67 Συμπερασματικά, το FGA ζητεί την απόρριψη της εφέσεως που άσκησε η Liberty Seguros ως αβάσιμη, καθώς και την επικύρωση της εκκαλούμενης αποφάσεως και, επικουρικός, τη διεύρυνση του αντικειμένου της εφέσεως.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 68 Για την έκδοση αποφάσεως επί της εφέσεως, το αιτούν δικαστήριο πρέπει να εκτιμήσει εάν, σε αντίθεση με όσα έγιναν δεκτά πρωτοδίκως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως, λόγω έλλειψης συμφέροντος άξιου νομικής προστασίας, μπορεί να προβληθεί έναντι των ζημιωθέντων και του FGA.
- 69 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκανε δεκτό ότι η επίδικη ασφαλιστική σύμβαση, εκτός του ότι είναι ακυρώσιμη, είναι και άκυρη, σύμφωνα με το άρθρο 43, παράγραφος 1, του RJCS, καθώς το συμφέρον του ασφαλισμένου σχετικά με τον καλυπτόμενο κίνδυνο δεν είναι άξιο νομικής προστασίας.

- 70 Επίσης, με την προσβαλλόμενη απόφαση κρίθηκε ότι τα ελαττώματα της ασφαλιστικής συμβάσεως, τα οποία διαπιστώθηκαν –όπως προαναφέρθηκε, η ακυρότητα λόγω έλλειψης συμφέροντος (του ασφαλισμένου) άξιου νομικής προστασίας σχετικά με τον καλυπτόμενο κίνδυνο και η ακυρωσία λόγω σκόπιμης παραβάσεως της υποχρεώσεως δήλωσης του αρχικού και του μεταγενέστερου κινδύνου που ενέχει η κυκλοφορία του οχήματος–, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, και ιδίως με το άρθρο 22, το οποίο προβλέπει ρητά τη δυνατότητα επικλήσεως της ακυρότητας της συμβάσεως έναντι των ζημιωθέντων, και το άρθρο 54, παράγραφοι 3 και 4, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007, σε συνδυασμό με το RJCS, μπορούν να προβληθούν έναντι των ζημιωθέντων και του FGA.
- 71 Ωστόσο, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο με την προσβαλλόμενη απόφαση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το εν λόγω αποτέλεσμα –δηλαδή η δυνατότητα επικλήσεως της ακυρότητας– δεν είναι συμβατό με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κρίνοντας ότι «κατ’ αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας, ερμηνευόμενα σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και δοθέντος ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να υπονομεύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εν λόγω οδηγιών, το πορτογαλικό Δημόσιο δεν μπορεί να στηρίζει στο άρθρο 22 του SORCA τη δυνατότητα της ασφαλιστικής εταιρίας να προβάλλει έναντι των ζημιωθέντων και του FGA την απορρέουσα από την ακυρότητα της συμβάσεως απαλλαγή της, ακόμη και αν αυτή συνέτρεχε κατά τον χρόνο συνάψεως της εν λόγω συμβάσεως».
- 72 Με βάση τη συλλογιστική αυτή κατέληξε τελικά στο συμπέρασμα ότι «για τους ανωτέρω λόγους, πρέπει η ασφαλιστική σύμβαση να θεωρηθεί άκυρη *inter partes* (άκυρη, λόγω έλλειψης συμφέροντος άξιου νομικής προστασίας και ακυρώσιμη, λόγω των ψευδών δηλώσεων και των εσκεμμένων παραλείψεων του λήπτη της ασφαλίσεως), καίτοι η ασφαλιστική εταιρεία δεν μπορεί να αντιτάξει την εν λόγω ακυρότητα έναντι των ζημιωθέντων τρίτων και του FGA».
- 73 Σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο φαίνεται να στηρίχθηκε στην παραδοχή ότι η επίμαχη υπόθεση στην κύρια δίκη ήταν αντίστοιχη της υπόθεσης στο πλαίσιο της οποίας το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε την απόφαση της 20ης Ιουλίου 2017, C-287/16, γεγονός που το οδήγησε στο συμπέρασμα ότι το εθνικό δίκαιο ήταν αντίθετο με το ενωσιακό δίκαιο ως προς τη δυνατότητα επικλήσεως της ακυρότητας, και ως εκ τούτου επέλεξε τη λύση που προκρίνεται στο ενωσιακό δίκαιο –σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου έναντι του εθνικού δικαίου–, καταλήγοντας έτσι στο συμπέρασμα ότι η ασφαλιστική εταιρεία δεν μπορούσε να αντιτάξει έναντι των ζημιωθέντων και του FGA την ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως είτε αυτή απορρέει από την έλλειψη συμφέροντος άξιου νομικής προστασίας είτε έχει επέλθει ως αποτέλεσμα ψευδών δηλώσεων ή εσκεμμένων παραλείψεων του λήπτη της ασφαλίσεως.

- 74 Αυτό είναι, κατ' ουσίαν, το συμπέρασμα το οποίο η εκκαλούσα ασφαλιστική εταιρεία ζητεί να ανατραπεί στο πλαίσιο της δευτεροβάθμιας διαδικασίας, υποστηρίζοντας ότι, με το νομοθετικό διάταγμα 291/2007 της 21ης Αυγούστου, ο νομοθέτης επιδίωξε να μεταφέρει μόνο εν μέρει στην εσωτερική έννομη τάξη την οδηγία 2005/14/EK, σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, όπως αναφέρεται στο προοίμιο, και ότι οι οδηγίες δεν παράγουν άμεσο οριζόντιο αποτέλεσμα, ερμηνεία που, όπως προσπάθησε να αποδείξει, έχει παγιωθεί στη νομολογία του Δικαστηρίου.
- 75 Ομοίως, η εκκαλούσα ασφαλιστική εταιρεία υποστηρίζει ότι δεν έχει νόημα η προσφυγή στην αρχή της σύμφωνης ερμηνείας του εθνικού δικαίου, η οποία αποτελεί εναλλακτική λύση σε περίπτωση έλλειψης άμεσου οριζόντιου αποτελέσματος των οδηγιών, δεδομένου ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, σε περίπτωση ερμηνείας της εθνικής νομοθεσίας σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο θα οδηγούμασταν σε *contra legem* ερμηνεία του εθνικού δικαίου, καθώς, όπως προδήλως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, το εθνικό δίκαιο, ερμηνευόμενο ορθώς, δεν επιτρέπει κανένα άλλο συμπέρασμα από αυτό της δυνατότητας επικλήσεως της ακυρότητας, και το Δικαστήριο, καθιερώνοντας την εν λόγω αρχή, κατέδειξε ότι αυτή δεν μπορεί να χρησιμεύσει ως βάση για *contra legem* ερμηνεία του δικαίου.
- 76 Ωστόσο, αν και, επί της ουσίας, γίνεται δεκτή η ερμηνεία περί έλλειψης άμεσου οριζόντιου αποτελέσματος των οδηγιών –παρότι η «αρχή του άμεσου αποτελέσματος» επιτάσσει το αντίθετο– έχουν αναπτυχθεί εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση έλλειψης οριζόντιου αποτελέσματος, μεταξύ των οποίων μπορεί να αναφερθεί η αποδοχή της ευρείας ερμηνείας της έννοιας του Δημοσίου, η προσφυγή στον μηχανισμό της σύμφωνης ερμηνείας του εθνικού δικαίου και η υιοθέτηση της αρχής της ευθύνης του Δημοσίου για παράβαση του ενωσιακού δικαίου.
- 77 Επίσης, υπάρχει εν τέλει και η δυνατότητα προσφυγής στο μηχανισμό της προδικαστικής παραπομπής, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αδυναμία αναγνώρισεως του άμεσου οριζόντιου αποτελέσματος των οδηγιών, καθώς οι αποφάσεις του Δικαστηρίου τυγχάνουν γενικής εφαρμογής και, συνεπώς, τα εθνικά δικαστήρια υποχρεούνται να υιοθετούν την έννοια και το πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού κανόνα που αυτές καθορίζουν.
- 78 Η προσφυγή σε εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση έλλειψης άμεσου οριζόντιου αποτελέσματος για την εφαρμογή ορισμένης διατάξεως μιας οδηγίας μεταξύ ιδιωτών είναι, καταρχήν, επιτρεπτή βάσει της αρχής της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου, η οποία συμβάλλει στην επιβεβαίωση της αρχής της αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας, ώστε να αποφεύγεται το ενδεχόμενο της ευθύνης του Δημοσίου λόγω παραβάσεως του ενωσιακού δικαίου.
- 79 Εν προκειμένω, μεταξύ των εναλλακτικών μηχανισμών σε περίπτωση έλλειψης άμεσου οριζόντιου αποτελέσματος των οδηγιών παρουσιάζει ενδιαφέρον ο μηχανισμός της σύμφωνης ερμηνείας του εθνικού δικαίου, επίσης γνωστός ως

αρχή του έμμεσου αποτελέσματος ή αρχή της ορθής ερμηνείας, ο οποίος συνίσταται, κατ' ουσίαν, στην υποχρέωση των εθνικών δικαστηρίων να ερμηνεύουν τους εθνικούς κανόνες με τους οποίους μεταφέρεται μια οδηγία στην εσωτερική έννομη τάξη υπό το πρίσμα του γράμματος των διατάξεών της και των σκοπών που επιδιώκει.

- 80 Η αρχή αυτή αναγνωρίστηκε σαφώς με την απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1990, *Marleasing* (C-106/89), από την οποία προκύπτει ξεκάθαρα ότι ο μηχανισμός της σύμφωνης ερμηνείας πρέπει να εφαρμόζεται και στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών και όχι μόνο στις κάθετες σχέσεις, ότι όλες οι αρχές των κρατών μελών έχουν τη σχετική υποχρέωση και ότι η υποχρέωση αυτή αφορά όλη την εθνική νομοθεσία, στο σύνολό της, τόσο αυτήν που θεσπίστηκε πριν όσο και αυτήν που θεσπίστηκε μετά την οδηγία, και όχι μόνο την εθνική νομοθεσία που θεσπίστηκε ειδικά για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη.
- 81 Ωστόσο, στην απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, *Αδενέλερ* (C-212/04), το Δικαστήριο κάνει αναφορά στα όρια αυτής της μορφής ερμηνείας: «η υποχρέωση του εθνικού δικαστηρίου να αναφέρεται στο περιεχόμενο μιας οδηγίας όταν ερμηνεύει και εφαρμόζει τους σχετικούς κανόνες του εσωτερικού δικαίου έχει ως όρια τις γενικές αρχές του δικαίου, ιδίως τις αρχές της ασφαλείας δικαίου και της μη αναδρομικότητας, και δεν μπορεί να αποτελέσει έρεισμα για την *contra legem* ερμηνεία του εθνικού δικαίου» (σκέψη 110).
- 82 Σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί, με επαρκή βεβαιότητα, ότι η επίκληση της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της επίμαχης στην κύρια δίκη συμβάσεως, έναντι των ζημιωθέντων τρίτων και του FGA θα αντέβαινε στο ενωσιακό δίκαιο, ωστόσο η ίδια η αρχή της σύμφωνης ερμηνείας οδηγεί στο αντίθετο συμπέρασμα από αυτό που συνήχθη στον πρώτο βαθμό, καθώς, όπως προκύπτει από την ανάλυση του εσωτερικού δικαίου στον τομέα αυτόν, η εν λόγω σύμφωνη ερμηνεία πιθανότατα θα οδηγούσε σε *contra legem* ερμηνεία του δικαίου αυτού, την οποία, όπως έχει ήδη παρατηρηθεί, δεν επιτρέπει η εν λόγω αρχή.
- 83 Το αιτούν δικαστήριο δεν είναι βέβαιο εάν η επίκληση της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της επίμαχης στην κύρια δίκη συμβάσεως, έναντι των ζημιωθέντων τρίτων και του FGA αντιβαίνει στο ενωσιακό δίκαιο.
- 84 Τούτο οφείλεται, σύμφωνα με το εν λόγω δικαστήριο, στο γεγονός ότι ούτε στις οδηγίες που εκδόθηκαν διαδοχικά στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης ούτε στη γνωστή νομολογία του Δικαστηρίου στον τομέα αυτόν, γίνεται αναφορά στην ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως λόγω του παράνομου χαρακτήρα του περιεχομένου της. Συνοπτικά, από τη νομολογία αυτή, και ιδίως από την προμνησθείσα απόφαση της 20ής Ιουλίου 2017 (C-287/16), προκύπτει ότι δεν είναι επιτρεπτή η επίκληση της ακυρότητας των ασφαλιστικών συμβάσεων έναντι των ζημιωθέντων λόγω ελαττώματος της δήλωσης βουλήσεως,

το οποίο οφείλεται σε ψευδείς δηλώσεις που υποβλήθηκαν σκοπίμως σχετικά με την ιδιοκτησία του οχήματος και την ταυτότητα του συνήθους οδηγού του ή των ακυρώσιμων ασφαλιστικών συμβάσεων λόγω του ότι ο ασφαλισμένος δεν έχει συμφέρον άξιο νομικής προστασίας σχετικά με τον καλυπτόμενο κίνδυνο, αλλά η εν λόγω νομολογία δεν καλύπτει και τη (μη) δυνατότητα επικλήσεως της ακυρότητας ασφαλιστικής σύμβασης, της οποίας ο σκοπός είναι η ασφάλιση δραστηριότητας, για την άσκηση της οποίας, εκτός του ότι δεν έχει χορηγηθεί άδεια, και, ως εκ τούτου, δεν είναι νόμιμη, δεν είναι δυνατή η χορήγηση άδειας, καθώς είναι παράνομη και αντίθετη προς τον νόμο, έτσι ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι ακόμη και οι χρήστες της σχετικής υπηρεσίας, οι ζημιωθέντες τρίτοι –αυτή είναι η άποψη της ενάγουσας, αν και από τα πραγματικά περιστατικά δεν προκύπτει η περίπτωση αυτή– ενήργησαν «κακή τη πίστει», καθώς δεν μπορούσαν να αγνοούν τον παράνομο χαρακτήρα της εν λόγω δραστηριότητας.

- 85 Κατά συνέπεια, είναι γνωστό ότι το επίμαχο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, εκτός από ακυρώσιμο, είναι και άκυρο, σύμφωνα με την εκκαλούμενη απόφαση, διότι δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να γίνει δεκτό ότι ο κίνδυνος που προκύπτει από παράνομη δραστηριότητα μπορεί να αποτελεί «συμφέρον άξιο νομικής προστασίας». Ενδέχεται, εν προκειμένω, να μην εφαρμόζεται το άρθρο 43 του RJCS, αλλά το άρθρο 14 του νόμου αυτού, το οποίο αναφέρεται στις «απαγορευόμενες ασφαλίσεις» και απαγορεύει, σύμφωνα με την παράγραφο του 1, στοιχείο α), τη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων που καλύπτουν κινδύνους οι οποίοι απορρέουν από ποινική ευθύνη λόγω διάπραξης παράνομης πράξεως ή πειθαρχικού αδικήματος και, επιπλέον, εγγυάται την εφαρμογή των «γενικών κανόνων για τη νομιμότητα του περιεχομένου της σύμβασης», παραπέμποντας έτσι αναπόφευκτα στα άρθρα 280 και 294 του Código Civil.
- 86 Από την άλλη πλευρά, η εν λόγω ακυρότητα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να εξομοιωθεί με ακυρώσια λόγω δόλιας παραλείψεως της αρχικής ή μεταγενέστερης δήλωσης κινδύνου, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 24, παράγραφοι 1, 25 και 91 του RJCS. Ο εναγόμενος λήπτης της ασφαλίσεως δεν παρέλειψε τυχαία τη δήλωση της προβλεπόμενης χρήσεως του οχήματος που ζήτησε να ασφαλίσει. Συνεπώς, η παράλειψη αυτή δεν βλάπτει μόνον την ασφαλιστική εταιρεία, παρεμβαίνοντας στην ισορροπία της σχέσεως μεταξύ του καταβλητέου ασφαλίστρου και του κινδύνου, η οποία πρέπει να είναι αμφοτεροβαρής, αλλά και την κοινωνία εν γένει, καθώς δημιουργεί έναν πολύ σημαντικό κίνδυνο για την οδική κυκλοφορία, όπως αποδεικνύεται και από το ατύχημα που συνέβη.
- 87 Στον πρώτο βαθμό, κρίθηκε, και μάλλον η κρίση αυτή είναι καταρχήν οριστική, ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη ασφαλιστική σύμβαση είναι άκυρη ως συνέπεια του παράνομου χαρακτήρα του αντικειμένου της και, συνεπώς, η ακυρότητα που οφείλεται στην αιτία αυτή δεν μπορεί να μετατραπεί σε ακυρωσία, με αποτέλεσμα να συνάγεται κατ' ανάγκην το συμπέρασμα ότι το ζήτημα που τίθεται στην παρούσα υπόθεση, αυτό της (μη) δυνατότητας επικλήσεως της ακυρωσίας έναντι των ζημιωθέντων τρίτων και του FGA, είναι εσφαλμένο.

- 88 Αυτό που πρέπει να κριθεί στο πλαίσιο της εφέσεως είναι εάν, εν τέλει, μπορεί ή όχι να προβληθεί έναντι των ζημωθέντων τρίτων και του FGA, ως συνέπεια της κυκλοφορίας ενός οχήματος του οποίου η αστική ευθύνη έχει αποτελέσει αντικείμενο ασφαλιστικής συμβάσεως, η ακυρότητα της συμβάσεως αυτής, η οποία οφείλεται στον παράνομο χαρακτήρα του αντικειμένου της, ακόμη και σε περίπτωση που οι τρίτοι θα μπορούσαν να γνωρίζουν αυτόν τον παράνομο χαρακτήρα.
- 89 Ωστόσο, κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν δίνεται απάντηση στο ερώτημα αυτό με την προμνησθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Ιουλίου 2017, με την οποία έγινε δεκτό ότι:
- «Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ [...] και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της [δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ] έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία έχει ως αποτέλεσμα το αντιτάξιμο σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, υπό περιστάσεις όπως αυτές στην υπόθεση της κύριας δίκης, της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία απορρέει από αρχικές ψευδείς δηλώσεις του λήπτη της ασφαλίσεως όσον αφορά την ταυτότητα του ιδιοκτήτη και του συνήθους οδηγού του οικείου οχήματος ή από το ότι το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου ή στο όνομα του οποίου συνήφθη η εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση δεν είχε οικονομικό συμφέρον για τη σύναψη της εν λόγω συμβάσεως.»
- 90 Παραπέμποντας ρητώς στη γνωμοδότηση του καθηγητή Menezes Cordeiro, η οποία έχει υποβληθεί στον φάκελο της κύριας δίκης, το αιτούν δικαστήριο σημειώνει ότι «το ελάττωμα που εξέτασε το ΔΕΕ στην υπόθεση [C-287/16] είναι πολύ συγκεκριμένο. Η επίμαχη σύμβαση στην εν λόγω υπόθεση είχε μόνο την “ατέλεια” ανακριβούς δήλωσης σχετικά με την ταυτότητα του συνήθους οδηγού του οχήματος, χωρίς η ανακρίβεια αυτή να έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του κινδύνου. Στην υπό κρίση περίπτωση του θανατηφόρου ατυχήματος που συνέβη στη Γαλλία, το ελάττωμα δεν ήταν το ίδιο: έχουμε μια εντελώς διαφορετική πραγματικότητα από αυτήν που περιγράφεται στη σύμβαση, με σημαντικά υψηλότερο κίνδυνο και με στοιχεία σοβαρώς παράνομου χαρακτήρα».
- 91 Συνεπώς, σύμφωνα με το Tribunal da Relação de Coimbra, δεν δίδεται απάντηση στο ζήτημα που τίθεται με την έφεση ούτε με την προμνησθείσα απόφαση του ΔΕΕ, ούτε με άλλες αποφάσεις που έχουν εκδοθεί στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων και, συνεπώς, δεν είναι γνωστό τι προβλέπεται στο ενωσιακό δίκαιο σχετικά με το επίμαχο στην κύρια δίκη ζήτημα.
- 92 Το άρθρο 267 ΣΛΕΕ προβλέπει την προδικαστική παραπομπή για τέτοιες περιπτώσεις, έναν μηχανισμό στο πλαίσιο του οποίου πρέπει να διευκρινιστεί ότι το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει μόνον το ενωσιακό και όχι το εθνικό δίκαιο.

- 93 Πράγματι, το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, δεύτερο εδάφιο, χορηγεί σε όλα τα εθνικά δικαστήρια την εξουσία να υποβάλλουν στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα στο πλαίσιο των υποθέσεων που εκκρεμούν ενώπιόν τους, υπό τη μοναδική προϋπόθεση να τίθεται ζήτημα ερμηνείας ή κύρους διατάξεων του ενωσιακού δικαίου η επίλυση του οποίου να είναι αναγκαία για την έκδοση της αποφάσεώς τους.
- 94 Το τρίτο πολιτικό τμήμα του Tribunal da Relação de Coimbra αποφασίζει την αναστολή της διαδικασίας, προκειμένου να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα προδικαστικά ερωτήματα που παρατίθενται ανωτέρω, στην αρχή της παρούσας αποφάσεως.

ΕΠΙΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ