

Υπόθεση C-383/19

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

15 Μαΐου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Πολωνία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

12 Φεβρουαρίου 2019

Ενάγουσα:

Powiat Ostrowski

Εναγόμενο:

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny z siedzibą w Warszawie

Αντικείμενο της υποθέσεως της κύριας δίκης

Αντικείμενο αντιδικίας αποτελεί κατ' ουσίαν το ζήτημα αν, κατά την περίοδο από 7 Φεβρουαρίου 2018 έως 22 Απριλίου 2018, υφίστατο υποχρέωση ασφάλισης ενός οχήματος μάρκας Renault Clio 1.5 DCI, η κυριότητα επί του οποίου περιήλθε δυνάμει προγενέστερης δικαστικής απόφασης στην ενάγουσα, οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης, λαμβανομένου υπόψη ότι το όχημα αυτό βρισκόταν κατά τον προμνησθέντα χρόνο σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης, ήταν αχρηστευμένο, δεν μπορούσε να τεθεί σε λειτουργία και, ως εκ τούτου, ήταν αδύνατο να επέλθει ζημία σε συνάρτηση με τη λειτουργία του.

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως

Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί αν το άρθρο 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 αυτής

(ΕΕ 2009, L 263, σ. 11, στο εξής: οδηγία 2009/103), επιβάλλει στον κύριο οχήματος υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων ακόμη και στην περίπτωση που το όχημα δεν είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, βρίσκεται σε ιδιωτική έκταση, ήτοι σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης εκτός των δημόσιων οδών, και η επιθυμία του κυρίου του είναι να παραδοθεί για απόσυρση.

Προδικαστικά ερωτήματα

Έχει το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 την έννοια ότι υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων υφίσταται ακόμη και στην περίπτωση που οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης, ήτοι μια powiat (διοικητική περιφέρεια), έχει αποκτήσει την κυριότητα επί του οικείου οχήματος δυνάμει δικαστικής απόφασης και το όχημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, βρίσκεται σε ιδιωτική έκταση, ήτοι σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης εκτός των δημόσιων οδών, και η επιθυμία του κυρίου του είναι να παραδοθεί για απόσυρση;

Η έχει την έννοια ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, ο οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης, ως κύριος του οχήματος, ανεξαρτήτως της ευθύνης που φέρει έναντι των ζημιωθέντων τρίτων το fundusz (ταμείο), δεν υπέχει υποχρέωση ασφάλισης;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Οδηγία 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11) – άρθρο 1, σημείο 1, άρθρο 3 και άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2.

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

1. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [νόμος της 22ας Μαΐου 2003 για τις ασφαλίσεις αστικής ευθύνης, το Ταμείο Εγγυήσεων Ασφαλίσεων και την Ένωση Ασφαλιστών Αυτοκινήτων Οχημάτων Πολωνίας] (Dz. U. 2008, θέση 473, στο εξής: νόμος για την ασφάλιση αστικής ευθύνης) – άρθρο 2, παράγραφος 1, σημείο 14a, άρθρο 10, παράγραφος 2, άρθρο 23, παράγραφος 1, άρθρο 27, παράγραφος 6, άρθρο 29, παράγραφος 1, άρθρο 28, παράγραφοι 2 και 3, άρθρο 31, παράγραφοι 1, 3 και 4, άρθρο 33 και άρθρο 34, παράγραφοι 1 και 2.

2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [νόμος της 20ής Ιουνίου 1997 για την οδική κυκλοφορία] (Dz. U. 2008, θέση 1990) – άρθρο 2, παράγραφος 1, και άρθρο 130a.

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

Με διάταξη της 16ης Ιανουαρίου 2018, το Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (πρωτοβάθμιο περιφερειακό δικαστήριο του Ostrów Wielkopolski, Πολωνία) διέταξε την κατάσχεση ενός ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτου οχήματος μάρκας Renault Clio 1.5 DCI υπέρ του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης Powiat Ostrowski (Περιφέρεια του Ostrów).

Η απόφαση κατέστη αμετάκλητη στις 7 Φεβρουαρίου 2018.

Η Powiat Ostrowski [Περιφέρεια του Ostrów] ζήτησε, στις 6 Φεβρουαρίου 2018, να επιδοθεί η προμνησθείσα απόφαση, καθώς και να αναγνωρισθεί ο αμετάκλητος χαρακτήρας της και να περιαφθεί τον εκτελεστήριο τύπο.

Η εν λόγω διάταξη επιδόθηκε στην Powiat Ostrowski [Περιφέρεια του Ostrów] στις 20 Απριλίου 2018.

Το προμνησθέν όχημα μάρκας Renault ήταν αχρηστευμένο και, για τον λόγο αυτό, ο κύριός του προτίθετο να το παραδώσει για απόσυρση και υπέβαλε αίτηση διαγραφής του από τα μητρώα κυκλοφορίας οχημάτων.

Κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2018 έως 22 Απριλίου 2018 δεν υφίστατο, ως προς το όχημα αυτό, ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

Με την αγωγή της, η Powiat Ostrowski [Περιφέρεια του Ostrów] ζητεί να αναγνωρισθεί ότι, κατά την περίοδο από 7 Φεβρουαρίου 2018 έως 22 Απριλίου 2018, δεν υπείχε υποχρέωση να ασφαλίσει το όχημα μάρκας Renault Clio 1.5 DCI το οποίο περιήλθε στην κυριότητά της δυνάμει της διατάξεως του Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim [πρωτοβάθμιου περιφερειακού δικαστηρίου του Ostrów Wielkopolski] της 16ης Ιανουαρίου 2018. Η αμετάκλητη απόφαση, έχοντας περιαφθεί τον εκτελεστήριο τύπο, επιδόθηκε στην ενάγουσα στις 20 Απριλίου 2018 και κατόπιν τούτου, στις 23 Απριλίου 2018, η ενάγουσα συνήψε σύμβαση ασφάλισης. Η ενάγουσα υποστηρίζει ότι, κατά την περίοδο που το όχημα ήταν στην κυριότητά της χωρίς ασφάλιση αστικής ευθύνης, βρισκόταν σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης, προοριζόταν να παραδοθεί για απόσυρση, δεν μπορούσε να τεθεί σε λειτουργία και, ως εκ τούτου, η πρόκληση ζημίας σε συνάρτηση με τη χρήση του ήταν αδύνατη. Για τους ανωτέρω λόγους, δεν υφίσταται υποχρέωση ασφάλισης του προμνησθέντος οχήματος.

Το εναγόμενο Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w Warszawie (Ταμείο Εγγυήσεων Ασφαλίσεων, με έδρα τη Βαρσοβία) ζητεί από το αιτούν δικαστήριο να απορρίψει την αγωγή και να καταδικάσει την ενάγουσα στα δικαστικά έξοδα. Κατά την άποψη του εναγομένου, η τεχνική κατάσταση των οχημάτων δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά την υποχρέωση των κατόχων τους να συνάπτουν ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της διατάξεως περί παραπομπής

- 1 Το άρθρο 130a, παράγραφοι 10 επ., του νόμου της 20ής Ιουνίου 1997 για την οδική κυκλοφορία ορίζει ότι ο starosta (περιφερειάρχης) έχει την εξουσία να ζητεί δικαστικώς την κατάσχεση οχήματος υπέρ της powiat [περιφέρειας]. Στο πλαίσιο της εκδίκασης της εν λόγω αίτησης, το δικαστήριο εξετάζει αν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για να διαταχθεί η κατάσχεση, ιδίως αν ήταν δικαιολογημένη η αφαίρεση του οχήματος, αν τηρήθηκε η απαιτούμενη επιμέλεια κατά την αναζήτηση του δικαιούχου να παραλάβει το όχημα, καθώς και αν η απόφαση κατάσχεσης αντιβαίνει στις αρχές της κοινωνικής συμβίωσης.
- 2 Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με την κατάσχεση πράγματος (οχήματος), το δικαστήριο εξετάζει τις ανωτέρω περιστάσεις της υπόθεσης επί της ουσίας και εκδίδει διαπλαστική απόφαση. Εν συνεχεία, όταν η δικαστική απόφαση καταστεί αμετάκλητη, η κυριότητα επί του οχήματος περιέρχεται στην powiat [περιφέρεια], ενώ ο starosta [περιφερειάρχης] οφείλει να εκτελέσει την απόφαση αυτή. Η εκτέλεση της απόφασης πραγματοποιείται με βάση τη διαδικασία και τις αρχές που προβλέπονται στον Ustawa o postępowaniu egzekucyjnym w administracji [νόμο για τη διοικητική εκτέλεση] της 17ης Ιουνίου 1966· στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του νόμου για την οδική κυκλοφορία.
- 3 Μέχρι την έκδοση της απόφασης κατάσχεσης, αλλά και κατόπιν αυτής, το όχημα παραμένει σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης.
- 4 Για να εκτελεσθεί η απόφαση κατάσχεσης οχήματος, πρέπει υποχρεωτικά να ζητηθεί δικαστικώς η επίδοση της απόφασης, με σημείωση που βεβαιώνει ότι η απόφαση έχει καταστεί αμετάκλητη, και να καταβληθεί τέλος ύψους 6 ζλότι Πολωνίας (PLN) [άρθρο 77, παράγραφος 1, σημείο 2, του Ustawa o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (νόμο για τα δικαστικά έξοδα στις αστικές υποθέσεις) της 28ης Ιουλίου 2005 (Dz. U. 2008, θέση 300)], οπότε κινείται η διαδικασία και αρχίζει η εκτέλεση από τον starosta (περιφερειάρχη).
- 5 Τα οχήματα που έχουν αποτελέσει αντικείμενο απόφασης κατάσχεσης υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο από ειδικό εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων οχημάτων, ο οποίος σε πολλές περιπτώσεις κρίνει ότι το όχημα πρέπει να καταστραφεί, επειδή είναι αχρηστευμένο.
- 6 Τα οχήματα που χαρακτηρίζονται ακατάλληλα για λειτουργία παραδίδονται για απόσυρση, με τη χρήση ενός πρωτοκόλλου παράδοσης-παραλαβής, σε μονάδα απόσυρσης, η οποία εκδίδει βεβαίωση απόσυρσης. Δυνάμει της βεβαίωσης αυτής

μπορεί να ζητηθεί η διαγραφή του οχήματος από τα μητρώα κυκλοφορίας οχημάτων.

- 7 Στην υπό εξέταση υπόθεση, το ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητο όχημα μάρκας Renault Clio 1.5 DCI, το οποίο αφορά η αμετάκλητη απόφαση του Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim [πρωτοβάθμιου περιφερειακού δικαστηρίου του Ostrów Wielkopolski] της 16ης Ιανουαρίου 2018 και η κυριότητα επί του οποίου περιήλθε στην powiat [περιφέρεια] (που είναι οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης), ήταν αχρηστευμένο, δεν ήταν κατάλληλο για λειτουργία και ούτε τέθηκε σε λειτουργία, και βρισκόταν κατά τον κρίσιμο χρόνο σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης.
- 8 Οι αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου αφορούν το ζήτημα αν η υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από αυτοκίνητα οχήματα δεν υφίσταται όταν οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης, η powiat [περιφέρεια], αποκτά την κυριότητα επί ακινητοποιημένου οχήματος (δυνάμει δικαστικής απόφασης), το όχημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, βρίσκεται σε ιδιωτικό γήπεδο, ήτοι σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης εκτός των δημόσιων οδών, και η επιθυμία του κυρίου του είναι να παραδοθεί για απόσυρση.
- 9 Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε, με την απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917), ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» δεν περιορίζεται στις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας, ήτοι στην κυκλοφορία σε δημόσια οδό, αλλά καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του οχήματος, ενώ επίσης το Δικαστήριο έχει τονίσει ότι στην έννοια αυτή εμπίπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του, ήτοι στη λειτουργία ως μέσο μεταφοράς. Στην απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), το Δικαστήριο έκρινε ότι στην έννοια αυτή εμπίπτει οποιαδήποτε χρήση οχήματος ως μέσου μεταφοράς.
- 10 Με την πιο πρόσφατη απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), το Δικαστήριο ενέμεινε στην προπαρατεθείσα ερμηνεία του όρου «κυκλοφορία οχημάτων», επισημαίνοντας ωστόσο σχετικά ότι όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο και δεν έχει επομένως αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία, και το οποίο είναι κατάλληλο για κυκλοφορία, εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» κατ' άρθρον 1 της οδηγίας.
- 11 Ωστόσο, η εκκρεμής διαφορά έχει ως αντικείμενο διαφορετικό ζήτημα, ήτοι το αν ένας οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης [η powiat (περιφέρεια)] υπέχει υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων όταν το οικείο όχημα δεν είναι κατάλληλο για κυκλοφορία. Επομένως, τα πραγματικά περιστατικά διαφέρουν από εκείνα επί των οποίων εκδόθηκε η απόφαση C-80/17.
- 12 Συγκεκριμένα, η κυριότητα επί του οχήματος περιήλθε στην powiat [περιφέρεια] δυνάμει δικαστικής απόφασης, χωρίς να υφίσταται ασφάλιση της αστικής

ευθύνης από το εν λόγω όχημα κατά τον χρόνο κτήσης της κυριότητας και ενώ το όχημα βρισκόταν σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης, δεν ήταν κατάλληλο για λειτουργία –πράγμα που καθιστούσε αδύνατη τη θέση του σε λειτουργία– και παραδόθηκε σύμφωνα με την επιθυμία του κυρίου του για απόσυρση, με τελικό αποτέλεσμα την καταστροφή του οχήματος.

- 13 Λαμβανομένης υπόψη της κρίσης που εξέφερε το Δικαστήριο στην υπόθεση C-80/17, το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει κατά πόσον η καταλληλότητα ενός οχήματος για λειτουργία και η δυνατότητα χρήσης του ως μέσου μεταφοράς αποτελούν αναγκαία στοιχεία της έννοιας «όχημα» κατ' άρθρον 1 της οδηγίας ή αν η αδυναμία χρήσης του οχήματος ως μέσου μεταφοράς, επειδή είναι αχρηστευμένο και προορίζεται για απόσυρση, του στερεί την ιδιότητα του «οχήματος», με αποτέλεσμα να παύει να υφίσταται υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (άρθρο 3 της οδηγίας). Σημαντικό είναι επίσης ότι το οικείο όχημα, ήδη κατά τον χρόνο που κατέστη αμετάκλητη η απόφαση, ήτοι κατά τον χρόνο κτήσης της κυριότητας, δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς και δεν ήταν – αλλά ούτε και μπορούσε να καταστεί εκ νέου– κατάλληλο για κυκλοφορία, καθότι, λόγω της τεχνικής του κατάστασης, ήτοι επειδή είχε χαρακτηριστεί αχρηστευμένο, προοριζόταν για απόσυρση.
- 14 Κατά συνέπεια, η απάντηση που θα δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα είναι ουσιώδους σημασίας, επειδή το άρθρο 23, παράγραφος 1, του νόμου για την αστική ευθύνη υποχρεώνει κάθε κάτοχο οχήματος να συνάπτει ασφάλιση αστικής ευθύνης για τις ζημιές που επέρχονται σε συνάρτηση με τη λειτουργία του οχήματός του, τούτο δε ανεξαρτήτως του αν το όχημα είναι κατάλληλο για κυκλοφορία ή αν, λόγω της τεχνικής κατάστασής του, που αποκλείει τη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, προορίζεται για απόσυρση. Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση της περιέλευσης και/ή μεταβίβασης της κυριότητας επί καταχωρισμένου οχήματος του οποίου ο κάτοχος, παρά την ύπαρξη υποχρέωσης, δεν έχει συνάψει ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Ομοίως στην περίπτωση αυτή, ο κάτοχος στον οποίο περιήλθε και/ή μεταβιβάστηκε η κυριότητα υπέχει υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, ανεξαρτήτως μάλιστα του αν το όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς, ακόμη δε και στην περίπτωση που ο κύριός του έχει σκοπό να το παραδώσει για απόσυρση (άρθρο 31, παράγραφος 3, του νόμου για την ασφάλιση αστικής ευθύνης).
- 15 Λαμβανομένης υπόψη της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-80/17, φαίνεται ότι, υπό τις προεκτεθείσες συνθήκες, δεν υφίσταται υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.
- 16 Η υποχρέωση αυτή γεννάται όταν ο κύριος του οικείου οχήματος το θέτει σε λειτουργία ή το περιάγει σε κατάσταση που καθιστά δυνατή την επέλευση των κινδύνων της λειτουργίας και το όχημα είναι κατάλληλο για κυκλοφορία και

μπορεί να εκπληρώσει τη λειτουργία του ως μέσο μεταφοράς. Ωστόσο, στην εκκρεμή υπόθεση, ο οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης, ήδη κατά την κτήση της κυριότητας επί του οχήματος, δεν είχε την πρόθεση να το θέσει σε λειτουργία. Το όχημα βρισκόταν σε φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης μέχρι που αποφασίσθηκε η απόσυρσή του, ήταν ήδη κατά τον χρόνο κτήσης της κυριότητας ακατάλληλο για κυκλοφορία και η κατάσταση αυτή δεν μεταβλήθηκε μέχρι την απόσυρσή του.

- 17 Οι προεκτεθείσες αμφιβολίες σε συνάρτηση με την ερμηνεία των προμνησθεισών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης και την πρακτική εφαρμογή των διατάξεων αυτών σε εθνικό επίπεδο δικαιολογούν την υποβολή του προπαρατεθέντος στην εισαγωγή της παρούσας προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο.
- 18 Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε, βάσει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να ζητήσει από το Δικαστήριο την έκδοση προδικαστικής απόφασης, καθώς και να αναστείλει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 177, παράγραφος 1, σημείο 31, του Kodeks postępowania cywilnego (κώδικα πολιτικής δικονομίας).