



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 71/21
Λουξεμβούργο, 29 Απριλίου 2021

Απόφαση στην υπόθεση C-383/19
Powiat Ostrowski κατά Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Η σύναψη συμβάσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και δεν έχει αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία

Η υποχρέωση αυτή δεν αίρεται απλώς και μόνο λόγω του ότι ένα ταξινομημένο όχημα δεν είναι, σε δεδομένη χρονική στιγμή, κατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως

Στις 7 Φεβρουαρίου 2018, περιήλθε στην κυριότητα της Powiat Ostrowski (περιφέρειας Ostrów, Πολωνία), πολωνικού οργανισμού τοπικής αυτοδιοικήσεως, όχημα ταξινομημένο στην Πολωνία, δυνάμει δικαστικής αποφάσεως περί κατασχέσεως. Κατόπιν της κοινοποίησεως της αποφάσεως αυτής, στις 20 Απριλίου 2018, η περιφέρεια ασφάλισε το όχημα από την επομένη ημέρα λειτουργίας των διοικητικών υπηρεσιών, ήτοι από τη Δευτέρα 23 Απριλίου 2018.

Λόγω της κακής τεχνικής καταστάσεως του οχήματος, η Powiat Ostrowski αποφάσισε να δρομολογήσει την καταστροφή του. Βάσει του πιστοποιητικού που εξέδωσε ο σταθμός αποσυρμού, η αποταξινόμηση του οχήματος πραγματοποιήθηκε στις 22 Ιουνίου 2018.

Στις 10 Ιουλίου 2018, το Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Ταμείο Εγγυήσεως Ασφαλίσεων, Πολωνία) επέβαλε στην Powiat Ostrowski πρόστιμο ύψους 4 200 πολωνικών ζλότι (PLN) (περίπου 933 ευρώ) λόγω παραβάσεως της υποχρεώσεώς της να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος για το χρονικό διάστημα από τις 7 Φεβρουαρίου έως τις 22 Απριλίου 2018.

Η Powiat Ostrowski προσέφυγε ενώπιον του Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (πρωτοβάθμιου περιφερειακού δικαστηρίου Ostrów Wielkopolski), ζητώντας να αναγνωρισθεί ότι, κατά την επίμαχη περίοδο, δεν ήταν υποχρεωμένη να ασφαλίσει το όχημα. Το εν λόγω δικαστήριο ζήτησε από το Δικαστήριο να παράσχει διευκρινίσεις σχετικά με το κατά πόσον υφίσταται υποχρέωση συνάψεως συμβάσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης¹ για όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος, το οποίο βρίσκεται σε ιδιωτικό οικόπεδο, είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως και το οποίο, κατόπιν επιλογής του ιδιοκτήτη του, πρόκειται να καταστραφεί.

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο κρίνει ότι η σύναψη συμβάσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος, εφόσον δεν έχει αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

Πρώτον, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι η σύναψη συμβάσεως ασφαλίσεως αστικής ευθύνης η οποία προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος είναι, καταρχήν, υποχρεωτική για όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος, το οποίο βρίσκεται σε ιδιωτικό οικόπεδο και πρόκειται να

¹ Άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, 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).

καταστραφεί κατόπιν επιλογής του κυρίου του, ακόμη και όταν το όχημα αυτό δεν είναι, σε δεδομένη στιγμή, κατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως.

Συναφώς, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η έννοια του «οχήματος»² είναι αντικειμενική και δεν εξαρτάται από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το οικείο όχημα ή από την πρόθεση του κυρίου ή άλλου προσώπου να το χρησιμοποιήσει πραγματικά.

Ωστόσο, η τεχνική κατάσταση ενός οχήματος ενδέχεται να μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου και η ενδεχόμενη επαναφορά του εξαρτάται από υποκειμενικούς παράγοντες, όπως, μεταξύ άλλων, η βούληση του κυρίου ή του κατόχου του να πραγματοποιήσει ή να αναθέσει την πραγματοποίηση των αναγκαίων επισκευών και η διαθεσιμότητα του απαιτούμενου προς τούτο προϋπολογισμού. Κατά συνέπεια, αν απλώς και μόνο το γεγονός ότι ένα όχημα είναι, σε δεδομένη στιγμή, ακατάλληλο για κυκλοφορία αρκούσε για να του στερήσει την ιδιότητα του οχήματος και, επομένως, αρκούσε για να απαλλαγεί το όχημα αυτό από την υποχρέωση ασφαλίσεως, θα διακυβευόταν ο αντικειμενικός χαρακτήρας της έννοιας του «οχήματος». Επιπλέον, η υποχρέωση ασφαλίσεως³ δεν συνδέεται με τη χρήση του οχήματος ως μέσου μεταφοράς σε δεδομένη χρονική στιγμή, ούτε με το ζήτημα αν το συγκεκριμένο όχημα προκάλεσε, ενδεχομένως, ζημία. Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνον ότι ένα ταξινομημένο όχημα είναι, σε δεδομένη στιγμή, ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως και επομένως δεν είναι σε θέση να προκαλέσει ζημία, έστω και αν αυτό συμβαίνει ήδη από τη μεταβίβαση του δικαιώματος κυριότητας του οχήματος, δεν αίρει την υποχρέωση ασφαλίσεώς του. Ομοίως, το γεγονός ότι ο κύριος του οχήματος ή άλλο πρόσωπο έχει την πρόθεση να το καταστρέψει δεν αρκεί για να γίνει δεκτό ότι το εν λόγω όχημα χάνει, απλώς και μόνο λόγω της προθέσεως αυτής, την ιδιότητα του «οχήματος» και, ως εκ τούτου, απαλλάσσεται από την υποχρέωση ασφαλίσεως. Πράγματι, η εξάρτηση του χαρακτηρισμού ως «οχήματος» και του περιεχομένου της υποχρέωσης ασφαλίσεως από αυτούς τους υποκειμενικούς παράγοντες δεν είναι δυνατή, διότι θα υπονόμει την προβλεψιμότητα, τη σταθερότητα και τη συνέχεια της εν λόγω υποχρέωσης, η τήρηση της οποίας είναι, ωστόσο, αναγκαία για την προάσπιση της ασφάλειας δικαίου.

Δεύτερον, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι είναι επιβεβλημένη η καταρχήν υποχρέωση ασφαλίσεως οχήματος ταξινομημένου σε κράτος μέλος, το οποίο βρίσκεται σε ιδιόκτητο οικόπεδο και πρόκειται να καταστραφεί κατόπιν επιλογής του ιδιοκτήτη του έστω και αν, σε δεδομένη στιγμή, δεν είναι κατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως, αφενός, προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, δεδομένου ότι η παρέμβαση του οργανισμού αποζημιώσεως για τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από μη ασφαλισμένο όχημα⁴ προβλέπεται μόνο στις περιπτώσεις όπου η σύναψη της συμβάσεως ασφαλίσεως είναι υποχρεωτική. Πιο συγκεκριμένα, η ερμηνεία αυτή διασφαλίζει ότι τα εν λόγω θύματα θα αποζημιωθούν, εν πάση περιπτώσει, είτε από τον ασφαλιστή, βάσει συμβάσεως συναφθείσας για τον σκοπό αυτό, είτε από τον οργανισμό αποζημιώσεως, στην περίπτωση που δεν τηρήθηκε η υποχρέωση ασφαλίσεως του εμπλεκόμενου στο ατύχημα οχήματος ή δεν κατέστη δυνατόν να ταυτοποιηθεί το όχημα. Αφετέρου, εγγυάται επίσης κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο την επίτευξη του σκοπού της διασφάλισης της ελεύθερης κυκλοφορίας τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά. Πράγματι, μόνον όταν μέσω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως διασφαλίζεται η ισχυρή προστασία των εν δυνάμει θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα οχήματα μπορεί να ζητηθεί από τα κράτη μέλη⁵ να απέχουν από τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων τα οποία εισέρχονται στο έδαφός τους από άλλο κράτος μέλος, πράγμα ουσιώδες για τη διασφάλιση της ως άνω ελεύθερης κυκλοφορίας.

Τρίτον, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι, για να εξαιρεθεί ένα όχημα από την υποχρέωση ασφαλίσεως, είναι αναγκαίο να έχει αποσυρθεί επισήμως από την κυκλοφορία σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία. Ειδικότερα, μολοντί η ταξινόμηση οχήματος πιστοποιεί καταρχήν

² Άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103.

³ Άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

⁴ Άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103.

⁵ Άρθρο 4 της οδηγίας 2009/103.

ότι το όχημα είναι κατάλληλο για κυκλοφορία και, ως εκ τούτου, για χρήση ως μέσο μεταφοράς, ενδέχεται ένα ταξινομημένο όχημα να είναι αντικειμενικώς ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της κακής τεχνικής του καταστάσεως. Ωστόσο, η διαπίστωση της εν λόγω ακαταλληλότητας κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, η διαπίστωση της απώλειας της ιδιότητας του «οχήματος», πρέπει αμφότερες να γίνονται αντικειμενικώς. Συναφώς, καίτοι η αποταξινόμηση του οικείου οχήματος ενδέχεται να συνιστά τέτοια αντικειμενική διαπίστωση, το δίκαιο της Ένωσης⁶ δεν ρυθμίζει τον τρόπο με τον οποίο ένα όχημα δύναται να αποσυρθεί νομίμως από την κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, η νόμιμη απόσυρση δύναται να διαπιστωθεί, σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία, με κάποιον άλλο τρόπο πέραν της αποταξινόμησης του οικείου οχήματος.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο αναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται παρόμοιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

⁶ Οδηγία 2009/103.