



Υπηρεσία Τύπου και  
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
**ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 125/18**

Λουξεμβούργο, 4 Σεπτεμβρίου 2018

Απόφαση στην υπόθεση C-80/17  
Fundo de Garantia Automóvel κατά Alina Antónia Destapado Pão Mole  
Juliana και Cristiana Micaela Caetano Juliana

**Όχημα το οποίο δεν έχει αποσυρθεί επισήμως από την κυκλοφορία και είναι σε λειτουργική κατάσταση πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, ακόμη και αν ο κύριός του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει, έχει επιλέξει να το σταθμεύσει σε ιδιόκτητο οικόπεδο**

*Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι, όταν το πρόσωπο που είχε υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εμπλακέντος σε ατύχημα οχήματος έχει παραβεί την υποχρέωση αυτή, ο εθνικός οργανισμός αποζημιώσεως μπορεί να στραφεί κατά του προσώπου αυτού, παρότι αυτό δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα*

Η Alina Antónia Juliana ήταν κυρία μηχανοκίνητου οχήματος ταξινομημένου στην Πορτογαλία. Λόγω προβλημάτων υγείας δεν το οδηγούσε πλέον και το είχε σταθμεύσει στην αυλή του σπιτιού της, χωρίς, ωστόσο, να προβεί σε ενέργειες για την επίσημη απόσυρσή του από την κυκλοφορία. Τον Νοέμβριο του 2006, ο υιός της A. A. Juliana απέκτησε την κατοχή του οχήματος χωρίς την άδεια της μητέρας του και εν αγνοία της. Το όχημα βγήκε από την πορεία του, προκαλώντας τον θάνατο του υιού της A. A. Juliana, καθώς και δύο άλλων ατόμων που επέβαιναν σ' αυτό. Κατά τον χρόνο του ατυχήματος, η A. A. Juliana δεν είχε συνάψει σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος (ασφάλιση αστικής ευθύνης μηχανοκίνητων οχημάτων). Το Fundo de Garantia Automóvel (Ταμείο ασφάλισης αυτοκινήτων, Πορτογαλία) αποζημίωσε τους έλκοντες δικαιώματα από τους επιβάτες για τις ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα. Εκτιμώντας ότι η A. A. Juliana όφειλε να έχει συνάψει σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης για το όχημά της και ότι είχε παραβεί την υποχρέωση αυτή, το Ταμείο ενήγγαγε ακολούθως, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από το πορτογαλικό δίκαιο δυνατότητα, μεταξύ άλλων την A. A. Juliana, ζητώντας της να επιστρέψει ποσό ύψους 437 345,85 ευρώ, το οποίο αυτό είχε καταβάλει στους έλκοντες δικαιώματα από τους επιβάτες. Η A. A. Juliana υποστήριξε ότι δεν ήταν υπεύθυνη για το ατύχημα και ότι, καθόσον είχε σταθμεύσει το όχημά της στην αυλή του σπιτιού της και δεν σκόπευε να το θέσει σε κυκλοφορία, δεν υποχρεούταν να συνάψει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης μηχανοκίνητων οχημάτων.

Η πρώτη οδηγία σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων<sup>1</sup> ορίζει ότι η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος των κρατών μελών, πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση. Η δεύτερη οδηγία σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων<sup>2</sup> προβλέπει την ίδρυση οργανισμού, αποστολή του οποίου

<sup>1</sup> Οδηγία 72/166/ΕΟΚ 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005 (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14) (στο εξής: πρώτη οδηγία).

<sup>2</sup> Δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005 (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14). Η 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), κατήργησε, μεταξύ άλλων, την πρώτη και τη δεύτερη οδηγία. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου κατά τον οποίο επήλθαν τα πραγματικά περιστατικά, η υπόθεση εξακολουθεί να διέπεται από τις δύο τελευταίες οδηγίες.

είναι να καταβάλλει αποζημίωση για τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης. Τα κράτη μέλη μπορούν να ρυθμίζουν τον διακανονισμό των αξιώσεων μεταξύ του οργανισμού αυτού και του ευθυνόμενου για το ατύχημα και των άλλων ασφαλιστών ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν τα θύματα.

Στο πλαίσιο αυτό, το Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο, Πορτογαλία), στο οποίο προσέφυγε το Fundo de Garantia Automóvel, αποφάσισε να υποβάλει ερωτήματα στο Δικαστήριο. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, καταρχάς, αν η σύναψη συμβάσεως ασφάλισης της αστικής ευθύνης μηχανοκίνητων οχημάτων είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα βρίσκεται σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνον από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει. Περαιτέρω, το πορτογαλικό δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί αν η δεύτερη οδηγία αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει ότι ο οργανισμός αποζημιώσεως έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή κατά του προσώπου το οποίο είχε υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τις ζημιές των οποίων την κάλυψη ανέλαβε ο εν λόγω οργανισμός, αλλά δεν είχε συνάψει σχετική σύμβαση, ακόμη και αν το εν λόγω πρόσωπο δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα από το οποίο προκλήθηκαν οι ζημιές αυτές.

**Στην απόφαση που εξέδωσε σήμερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, κατά την πρώτη οδηγία, η σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα εξακολουθεί να είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και είναι σε λειτουργική κατάσταση, βρίσκεται όμως σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνον από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει.**

Το Δικαστήριο φρονεί καταρχάς ότι όχημα το οποίο δεν έχει αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία και το οποίο είναι κατάλληλο για κυκλοφορία εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» της πρώτης οδηγίας και δεν παύει, κατά συνέπεια, να υπόκειται στην υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στην οδηγία αυτή, για τον λόγο και μόνον ότι ο κύριός του δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει και το έχει ακινητοποιήσει εντός ιδιόκτητου οικοπέδου. Το όχημα της A. A. Juliana είχε τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος κράτους μέλους (την Πορτογαλία) όπου εξακολουθούσε να είναι ταξινομημένο. Επιπλέον, το όχημα αυτό ήταν σε λειτουργική κατάσταση. Εκ των ανωτέρω, το Δικαστήριο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το όχημα υπέκειτο πράγματι στην υποχρέωση ασφάλισης που επιβάλλει η πρώτη οδηγία. Το Δικαστήριο προσθέτει ότι το γεγονός ότι η A. A. Juliana είχε σταθμεύσει το όχημα επί ιδιόκτητου οικοπέδου, ήτοι στην αυλή του σπιτιού της, προτού ο υιός της αποκτήσει την κατοχή του οχήματος αυτού, και ότι αυτή δεν είχε πλέον την πρόθεση να το οδηγήσει, δεν ασκεί επιρροή συναφώς.

Δεύτερον, το Δικαστήριο κρίνει ότι η δεύτερη οδηγία δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία όπως η πορτογαλική, η οποία προβλέπει ότι ο οργανισμός αποζημιώσεως (εν προκειμένω, το Fundo de Garantia Automóvel) έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή όχι μόνον κατά του ευθυνόμενου ή των ευθυνόμενων για το ατύχημα, αλλά και κατά του προσώπου το οποίο είχε υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τις ζημιές, αλλά δεν είχε συνάψει σχετική σύμβαση, ακόμη και αν το εν λόγω πρόσωπο δεν υπέχει αστική ευθύνη για το ατύχημα.

Πράγματι, μολονότι ο νομοθέτης της Ένωσης επεδίωξε να διαφυλάξει το δικαίωμα των κρατών μελών να ρυθμίζουν τα ένδικα βοηθήματα του αρμοδίου για τις αποζημιώσεις οργανισμού (εν προκειμένω, του Fundo de Garantia Automóvel), μεταξύ άλλων, κατά «του υπεύθυνου ή των υπεύθυνων του ατυχήματος», δεν έχει εναρμονίσει τις διάφορες πτυχές που αφορούν τα ένδικα βοηθήματα ενός τέτοιου οργανισμού (ιδίως τον προσδιορισμό των λοιπών προσώπων που μπορούν να εναχθούν) με αποτέλεσμα να διέπονται οι πτυχές αυτές από το εθνικό δίκαιο κάθε κράτους μέλους. Ως εκ τούτου, εθνική νομοθεσία μπορεί να προβλέπει ότι, οσάκις ο κύριος του εμπλακέντος σε ατύχημα οχήματος έχει παραβεί την υποχρέωση ασφάλισης του εν λόγω οχήματος την οποία υπέχει, ο εν λόγω οργανισμός αποζημιώσεως μπορεί να ασκήσει αγωγή, όχι μόνο κατά του ευθυνόμενου ή των ευθυνόμενων για το ατύχημα, αλλά και κατά του

κυρίου αυτού, ανεξάρτητα από την αστική ευθύνη του τελευταίου από την πρόκληση του ατυχήματος.

---

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Η διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα να υποβάλουν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, 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 εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια ενώπιον των οποίων ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

---

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

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

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