Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 14ης Σεπτεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγίες 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 90/232/ΕΟΚ και 2009/103/ΕΚ – Κλοπή οχήματος – Τροχαίο ατύχημα – Σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες που υπέστη ως πεζός ο ασφαλισμένος και κύριος του οχήματος – Αστική ευθύνη – Αποζημίωση – Υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη – Ρήτρες αποκλεισμού – Εθνική ρύθμιση αποκλείουσα τον ασφαλισμένο κύριο του οχήματος από την ασφαλιστική αποζημίωση – Συμβατότητα με τις οδηγίες αυτές – Έννοια του "τρίτου, θύματος ατυχήματος"»

Στην υπόθεση C-503/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal da Relação de Évora (εφετείο της Évora, Πορτογαλία) με απόφαση της 16ης Ιουνίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Σεπτεμβρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Luís Isidro Delgado Mendes

κατά

Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, A. Arabadjiev (εισηγητή) και C. G. Fernlund, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, εκπροσωπούμενη από τον V. Ferreira Pires, advogado,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την P. Costa de Oliveira καθώς και από τους K.-P. Wojcik και B. Rechena,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 12, παράγραφος 3, και του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Luís Isidro Delgado Mendes και της Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA (στο εξής: CA Seguros) σχετικά με την αποζημίωση από την CA Seguros της ζημίας την οποία υπέστη ο L. I. Delgado Mendes λόγω τροχαίου ατυχήματος, βάσει της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία), έχει ως εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει [...] όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του, να καλύπτεται από ασφάλιση. Οι καλυπτόμενες ζημίες καθώς και οι όροι της ασφάλισης αυτής καθορίζονται στα πλαίσια των μέτρων αυτών.»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ 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), 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: δεύτερη οδηγία), προέβλεπε τα εξής:

«Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημίες και τις σωματικές βλάβες.»

5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας όριζε τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

– στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση,

[...]

να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.

Πάντως η διάταξη ή η ρήτρα που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση μπορούν να αντιταχθούν σε πρόσωπα που επιβιβάσθηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί.

Τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια –όσον αφορά τα ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφός τους– να μην εφαρμόζουν τη διάταξη του πρώτου εδαφίου, εάν και εφόσον το θύμα μπορεί να αποζημιωθεί για τη ζημία από οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης.»

6 Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ 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), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14 (στο εξής: τρίτη οδηγία), προέβλεπε, μεταξύ άλλων, ότι «η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος».

7 Το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας όριζε τα εξής:

«Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων οι οποίοι, συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μηχανοκίνητο όχημα, δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης.»

8 Η οδηγία 2009/103 κωδικοποίησε τις προϋφιστάμενες οδηγίες οι οποίες αφορούσαν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και, κατά συνέπεια, τις κατάργησε από τις 27 Οκτωβρίου 2009. Σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας αυτής, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας αντιστοιχεί στο άρθρο 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103, και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας αντιστοιχεί στο άρθρο 12, παράγραφος 3, της οδηγίας 2009/103.

Το πορτογαλικό δίκαιο

9 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του decreto-lei nº 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva nº 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas nºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva nº 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (νομοθετικού διατάγματος 291/2007 σχετικά με το καθεστώς υποχρεωτικής ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκίνητων οχημάτων, το οποίο μεταφέρει μερικώς στην εσωτερική έννομη τάξη την οδηγία 2005/14/ΕΚ 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), της 21ης Αυγούστου 2007 (*Diário da República* σειρά 1η, αριθ. 160, της 21ης Αυγούστου 2007), έχει ως εξής:

«Κάθε άτομο στο οποίο μπορεί να καταλογισθεί αστική ευθύνη για την αποκατάσταση σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών που προκλήθηκαν σε τρίτους από χερσαίο αυτοκίνητο όχημα ή από ρυμουλκούμενό του, για την οδήγηση του οποίου απαιτείται ειδική άδεια, με συνήθη στάθμευση στην

Πορτογαλία, υποχρεούται να διαθέτει ασφάλιση η οποία να καλύπτει την αστική του ευθύνη σύμφωνα με το παρόν νομοθετικό διάταγμα και η υποχρέωση αυτή αποτελεί προϋπόθεση για τη νόμιμη κυκλοφορία του οχήματος.»

10 Το άρθρο 11, παράγραφος 2, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007 έχει ως εξής:

«Η ασφάλιση αστικής ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 4 καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων εάν και κατά το μέτρο που προβλέπεται η αποκατάστασή τους με βάση την ισχύουσα νομοθεσία περί της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τροχαίο ατύχημα.»

11 Το άρθρο 14, παράγραφος 2, στοιχείο b, του νομοθετικού αυτού διατάγματος ορίζει τα εξής:

«Επίσης εξαιρούνται από την ασφάλιση οποιεσδήποτε υλικές ζημίες που υφίστανται τα ακόλουθα άτομα: […] ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση».

12 Το άρθρο 15, παράγραφος 3, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος προβλέπει τα εξής:

«Στις περιπτώσεις διακεκριμένης κλοπής, κλοπής ή παράνομης χρήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων και τροχαίων ατυχημάτων προκληθέντων εκ προθέσεως, η ασφάλιση δεν εγγυάται την αποζημίωση που οφείλεται από τους δράστες και συνεργούς αντιστοίχως έναντι του κυρίου […]».

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

13 Στις 26 Απριλίου 2009, ο L. I. Delgado Mendes και η σύζυγός του βρίσκονταν σε αγρόκτημα ιδιοκτησίας τους, στην περιοχή Chamusca (Πορτογαλία). Στην αυλή του αγροκτήματος ήταν σταθμευμένα δύο αυτοκίνητα οχήματα, το ένα ανήκον στον L. I. Delgado Mendes και το άλλο ανήκον στη σύζυγό του. Κατά τις 18:00, οι ενδιαφερόμενοι διαπίστωσαν ότι στο τιμόνι του ανήκοντος στον L. I. Delgado Mendes οχήματος βρισκόταν ένας άγνωστος ο οποίος έθεσε το όχημα σε λειτουργία. Ο L. I. Delgado Mendes και η σύζυγός του επιβιβάστηκαν αμέσως στο άλλο όχημα και άρχισαν να καταδιώκουν το πρώτο όχημα.

14 Φθάνοντας σε διασταύρωση, το όχημα του L. I. Delgado Mendes σταμάτησε. Ο L. I. Delgado Mendes σταμάτησε επίσης, σε απόσταση περίπου 20 μέτρων από το όχημα αυτό, και αποβιβάστηκε από το όχημα της συζύγου του για να κατευθυνθεί προς το δικό του όχημα.

15 Ο οδηγός του οχήματος του L. I. Delgado Mendes οπισθοδρόμησε, με αποτέλεσμα το όχημα να προσκρούσει τόσο στο δεξί τμήμα του οχήματος της συζύγου του L. I. Delgado Mendes όσο και στον ίδιο, ρίχνοντάς τον στο έδαφος. Ο εν λόγω οδηγός κινήθηκε προς τα εμπρός και στη συνέχεια οπισθοδρόμησε εκ νέου, αιφνίδια και με ταχύτητα, ανατρέποντας τον L. I. Delgado Mendes ο οποίος μόλις είχε σηκωθεί από το έδαφος και τον οποίο και παρέσυρε με το όχημά του σε απόσταση περίπου 8 μέτρων.

16 Ο L. I. Delgado Mendes υπέστη, ως άμεση συνέπεια του ατυχήματος αυτού, πολλά κατάγματα και τραυματισμούς. Ήταν υπό ιατρική παρακολούθηση μέχρι τις 8 Φεβρουαρίου 2011, τέθηκε σε αναρρωτική άδεια για 654 ημέρες και εξακολουθεί να υφίσταται πολλά επακόλουθα του ατυχήματος αυτού.

17 Κατά τον χρόνο επελεύσεως του εν λόγω ατυχήματος, η αστική ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται εις βάρος τρίτων από το όχημα του L. I. Delgado Mendes ήταν ασφαλισμένη στη CA Seguros δυνάμει ασφαλιστηρίου συμβολαίου, στο οποίο ο ενδιαφερόμενος αναφερόταν ως αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και συνήθης οδηγός του οχήματος αυτού. Το εν λόγω ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, τις εξής ρήτρες:

– ορίζεται ως τρίτος κάθε «πρόσωπο το οποίο, συνεπεία ατυχήματος καλυπτόμενου από τη σύμβαση, υφίσταται ζημία δυνάμενη να αποκατασταθεί ή αποζημιωθεί κατά το αστικό δίκαιο ή το παρόν ασφαλιστήριο συμβόλαιο» (ρήτρα 1, στοιχείο e)·

– η «παρούσα σύμβαση αποσκοπεί στην εκπλήρωση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από τροχαία ατυχήματα, κατά το άρθρο 4 του νομοθετικού διατάγματος [291/2007]» (ρήτρα 2, σημείο 1)·

– η «παρούσα σύμβαση διασφαλίζει, εντός των κατά νόμο οριζομένων ορίων και προϋποθέσεων:
  a) την αστική ευθύνη του αντισυμβαλλόμενου στην ασφαλιστική σύμβαση, κυρίου του οχήματος […] καθώς και την αστική ευθύνη αυτών που το κατέχουν ή το οδηγούν νομίμως, για τις σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους·
  b) την αποζημίωση που οφείλεται από τον δράστη κλοπής, διακεκριμένης κλοπής, παράνομης χρήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων ή τροχαίων ατυχημάτων προκληθέντων εκ προθέσεως» (ρήτρα 2, σημείο 2)·

– η «παρούσα σύμβαση περιλαμβάνει […] όσον αφορά τα ατυχήματα που έλαβαν χώρα στο έδαφος της Πορτογαλίας, την κατά το αστικό δίκαιο υποχρέωση αποζημιώσεως» (ρήτρα 4, σημείο 1, στοιχείο a)·

– «αποκλείονται από την υποχρεωτική εγγύηση της ασφαλίσεως όλες οι υλικές ζημίες που προκαλούνται [στον] αντισυμβαλλόμενο στην ασφαλιστική σύμβαση» (ρήτρα 5, σημείο 2, στοιχείο b)·

– σε «περιπτώσεις διακεκριμένης κλοπής […] και τροχαίων ατυχημάτων προκληθέντων εκ προθέσεως, η ασφάλιση δεν εγγυάται την αποζημίωση που οφείλεται από τους δράστες και συνεργούς αντιστοίχως έναντι του κυρίου [του οχήματος] […]» (ρήτρα 5, σημείο 5).

18 Ο L. I. Delgado Mendes άσκησε αγωγή ενώπιον του Tribunal de Comarca de Santarém (πρωτοδικείου της Santarém, Πορτογαλία), ζητώντας να υποχρεωθεί η CA Seguros να του καταβάλει αποζημίωση συνολικού ύψους 210 641,00 ευρώ, λόγω της περιουσιακής ζημίας και της ηθικής βλάβης που υπέστη, νομιμοτόκως από της κοινοποιήσεως της αγωγής αυτής. Η CA Seguros ζήτησε, για πλείονες λόγους, την απόρριψη της εν λόγω αγωγής.

19 Το δικαστήριο αυτό απέρριψε την αγωγή του L. I. Delgado Mendes ως αβάσιμη με το σκεπτικό, μεταξύ άλλων, ότι, δυνάμει του άρθρου 15, παράγραφος 3, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007, ο κύριος του οχήματος αποκλείεται του κύκλου των δυνητικών δικαιούχων της ασφαλίσεως.

20 Ο L. I. Delgado Mendes άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Tribunal da Relação de Évora (εφετείου της Évora, Πορτογαλία). Υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι το άρθρο 15, παράγραφος 3, πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικώς, υπό την έννοια ότι αποκλείει την αποζημίωση μόνο για τις υλικές ζημίες του κυρίου του οχήματος. Πράγματι, με το νομοθετικό αυτό κείμενο, ο νομοθέτης δεν προέβλεψε ατυχήματα όπως αυτό που υπέστη ο L. I. Delgado Mendes. Εφόσον ο κύριος σκοπός της ασφαλιστικής συμβάσεως της υποθέσεως της κύριας δίκης είναι η προστασία των θυμάτων που έχουν υποστεί σωματικές βλάβες, με την αποζημίωση όλων, εκτός του ίδιου του οδηγού, η αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες που υπέστη ο L. I. Delgado Mendes άπτεται, εν προκειμένω, της καταστάσεως του «τρίτου, θύματος ατυχήματος».

21 Η CA Seguros αντικρούει τη συσταλτική αυτή ερμηνεία και υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι η ερμηνεία αυτή παραβαίνει το άρθρο 9 του código civil (αστικού κώδικα), δεδομένου ότι η σχετική ασφάλιση σκοπεί στη διασφάλιση της ευθύνης «κάθε ατόμου στο οποίο μπορεί να καταλογισθεί αστική ευθύνη για την αποκατάσταση σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών που προκλήθηκαν σε τρίτους από χερσαίο μηχανοκίνητο όχημα». Δεν μπορεί όμως να γίνει δεκτό ότι το άτομο που ευθύνεται για τον κίνδυνο που απορρέει από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου οχήματος προστατεύεται το ίδιο βάσει της ασφαλίσεως αστικής ευθύνης, ως εάν είχε την ιδιότητα του τρίτου.

22 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι το αντικείμενο της εφέσεως περιορίζεται στον καθορισμό του υφιστάμενου δεσμού μεταξύ, αφενός, του γενεσιουργού γεγονότος της ευθύνης και της εξ αυτού απορρέουσας υποχρεώσεως αποζημιώσεως του θύματος, καθώς και, αφετέρου, του καθορισμού των ορίων και του πεδίου εφαρμογής της ασφαλιστικής συμβάσεως της υποθέσεως της κύριας δίκης.

23 Το Tribunal da Relação de Évora (εφετείο της Évora) αναφέρει ότι κρίνει ότι υπάρχει τόσο ευθύνη του οδηγού του οχήματος του L. I. Delgado Mendes, που ήταν ασφαλισμένο στην CA Seguros, για την επέλευση του ατυχήματος, όσο και υποχρέωση του οδηγού αυτού να αποκαταστήσει τις προκληθείσες ζημίες. Το ως άνω δικαστήριο διευκρινίζει ότι, δυνάμει της συναφθείσας μεταξύ του L. I. Delgado Mendes και της CA Seguros ασφαλιστικής συμβάσεως, η εταιρία αυτή είναι, στη συνήθη περίπτωση κατά την οποία το θύμα είναι τρίτος σε σχέση με την ασφαλιστική σχέση που υφίσταται μεταξύ του κυρίου του οχήματος και της ασφαλιστικής του εταιρίας, σαφώς υπεύθυνη για την αποκατάσταση των ζημιών που προκύπτουν από αποκλειστική υπαιτιότητα του εν λόγω οδηγού.

24 Η υπόθεση όμως της κύριας δίκης έχει δύο ιδιαιτερότητες, εφόσον το μεν ατύχημα προκλήθηκε εκ προθέσεως από τον οδηγό του οχήματος του L. I. Delgado Mendes, ο δε εφεσείων, θύμα του ατυχήματος, είναι ο αντισυμβαλλόμενος της σχετικής με το όχημα αυτό ασφαλιστικής συμβάσεως.

25 Όσον αφορά την πρώτη από τις ιδιαιτερότητες αυτές, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τις ζημίες από τροχαία ατυχήματα που προκαλούνται εκ προθέσεως έχει κατοχυρωθεί, από το 2007, με πάγια νομολογία του Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο, Πορτογαλία).

26 Εντούτοις, όσον αφορά τη δεύτερη από τις ιδιαιτερότητες αυτές, τόσο το άρθρο 15, παράγραφος 3, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007 όσο και η ασφαλιστική σύμβαση της υποθέσεως της κύριας δίκης προβλέπουν ρητώς ότι «στις περιπτώσεις κλοπής […] των οχημάτων και τροχαίων ατυχημάτων προκληθέντων εκ προθέσεως, η ασφάλιση δεν εγγυάται την αποζημίωση που οφείλεται από τους δράστες και συνεργούς αντιστοίχως έναντι του κυρίου». Οι περιστάσεις, όμως, της προκειμένης υποθέσεως αντιστοιχούν στις δύο αυτές καταστάσεις. Εξάλλου, το άρθρο 14, παράγραφος 2, στοιχείο b, του διατάγματος αυτού αποκλείει επίσης «από την ασφάλιση όλες τις σωματικές βλάβες […] του αντισυμβαλλόμενου στην ασφαλιστική σύμβαση».

27 Το Tribunal da Relação de Évora (εφετείο της Évora) και η CA Seguros θεωρούν, περαιτέρω, ότι η ερμηνεία του άρθρου 15, παράγραφος 3, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007 την οποία προτείνει ο L. I. Delgado Mendes δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που θέτει, συναφώς, το άρθρο 9 του αστικού κώδικα.

28 Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο b, και του άρθρου 15, παράγραφος 3, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007 (στο εξής: επίμαχη ρύθμιση) με το δίκαιο της Ένωσης. Παρατηρεί, συναφώς, ότι η δεύτερη οδηγία αντικατέστησε τη σχέση μεταξύ του κυρίου του οχήματος και του ασφαλιστή, η οποία είναι συνήθης στην ασφαλιστική σύμβαση, με τη σχέση μεταξύ του ασφαλιστή και του υπευθύνου του ατυχήματος και η τρίτη οδηγία επιβεβαίωσε ότι η καθοριστική σχέση, όσον αφορά κάθε συμβατική διάταξη ή ρήτρα αποκλεισμού της ασφαλίσεως, είναι η σχέση μεταξύ του ασφαλιστή και του οδηγού και όχι η σχέση μεταξύ του ασφαλιστή και του κυρίου του οχήματος, το δε Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο) ακολούθησε τη συλλογιστική αυτή κατά τη διάρκεια του 2008.

29 Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο αποκλεισμός των προσώπων που αφορά η επίμαχη ρύθμιση καθορίζεται βάσει γενικών και αφηρημένων κριτηρίων, όπερ το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι προσκρούει στις σχετικές οδηγίες. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης περί της συμβατότητας των εν λόγω αποκλεισμών, οι οποίοι βασίζονται αποκλειστικώς στην ιδιότητα του κυρίου του οχήματος που αποτέλεσε το αντικείμενο του ατυχήματος, με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal da Relação de Évora (εφετείο της Évora) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Στην περίπτωση τροχαίου ατυχήματος στο οποίο προκλήθηκαν σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες σε βάρος πεζού ο οποίος παρασύρθηκε εκ προθέσεως από το δικό του αυτοκίνητο όχημα, με οδηγό το άτομο που το είχε κλέψει προηγουμένως, προσκρούει στο δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως στο άρθρο 12, παράγραφος 3, και [στο άρθρο] 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103/ΕΚ […] εθνική νομοθετική διάταξη με την οποία αποκλείεται η καταβολή οιασδήποτε αποζημιώσεως προς τον εν λόγω πεζό, για τον λόγο ότι είναι κύριος του οχήματος και αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

31 Προκαταρκτικώς, παρατηρείται καταρχάς ότι η οδηγία 2009/103 δεν είναι ratione temporis εφαρμοστέα στη διαφορά της υποθέσεως της κύριας δίκης. Πράγματι, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου του ατυχήματος που την προκάλεσε, εφαρμοστέα εν προκειμένω είναι, μεταξύ άλλων, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας.

32 Στη συνέχεια, για να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα, πρέπει να ληφθούν υπόψη, πέραν των ρητώς μνημονευομένων στο προδικαστικό ερώτημα διατάξεων, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.

33 Τέλος, αφού το αιτούν δικαστήριο διευκρίνισε ότι η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώνει τα τροχαία ατυχήματα που προκλήθηκαν εκ προθέσεως κατοχυρώνεται, από το 2007, με πάγια νομολογία του Supremo Tribunal de Justiça (Ανωτάτου Δικαστηρίου), φαίνεται ότι το υποβληθέν ερώτημα δεν αφορά, στην πραγματικότητα, το ζήτημα κατά πόσον η πρώτη έως και η τρίτη οδηγία επιβάλλουν την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των ζημιών από τροχαία ατυχήματα που προκλήθηκαν εκ προθέσεως, αλλά αφορά συγκεκριμένα τη συμβατότητα με τις οδηγίες αυτές του αποκλεισμού πεζού από την εν λόγω κάλυψη, για τον λόγο και μόνον ότι ο πεζός αυτός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και ο κύριος του οχήματος που προκάλεσε τις εν λόγω ζημίες.

34 Ως εκ τούτου, θεωρείται ότι, με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 1, παράγραφος 1, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας καθώς και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι προσκρούει σε αυτά εθνική ρύθμιση, όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, η οποία αποκλείει από την ασφαλιστική κάλυψη και, ως εκ τούτου, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστη πεζός ο οποίος είναι θύμα τροχαίου ατυχήματος, για τον λόγο και μόνον ότι ο πεζός αυτός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και ο κύριος του οχήματος που προκάλεσε τις εν λόγω ζημίες.

35 Συναφώς, υπενθυμίζεται, πρώτον, ότι σκοπός των ρυθμίσεων του δικαίου της Ένωσης οι οποίες αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων είναι να διασφαλιστεί, αφενός, η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου,

ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα ως άνω αυτοκίνητα θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Ένωσης όπου συμβαίνει το ατύχημα (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 27).

36 Η πρώτη οδηγία, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, υποχρεώνει, επομένως, τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους θα καλύπτεται από ασφάλιση και προσδιορίζει, ιδίως, τα είδη ζημιών και τους τρίτους, θύματα ατυχήματος, που η ασφάλιση αυτή πρέπει να καλύπτει (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

37 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει τονίσει ότι σκοπός του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας είναι να διασφαλιστεί ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων θα παρέχει σε όλους τους επιβάτες που είναι θύματα ατυχήματος το οποίο προκαλείται από αυτοκίνητο τη δυνατότητα να αποζημιωθούν για τις ζημίες που έχουν υποστεί (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 29).

38 Πράγματι, η εξέλιξη της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως καθιστά προφανές ότι ο νομοθέτης της Ένωσης εξακολούθησε να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, την επίτευξη αυτού του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από οχήματα (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 52).

39 Ειδικότερα, η οδηγία 2005/14 διεύρυνε, με την προσθήκη του άρθρου 1α στην τρίτη οδηγία, την ασφαλιστική κάλυψη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ώστε να καλύπτονται οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημίες που υφίστανται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων (βλ., συναφώς, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 55).

40 Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι ο L. I. Delgado Mendes έχει την ιδιότητα πεζού στο ατύχημα της υποθέσεως της κύριας δίκης, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας επιβάλλει να καλυφθούν από τη σχετική με το όχημά του υποχρεωτική ασφάλιση οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημίες που υπέστη συνεπεία του ατυχήματος αυτού και για τις οποίες ένας πεζός δικαιούται αποζημίωση κατά το εθνικό αστικό δίκαιο.

41 Όσον αφορά ειδικότερα την ιδιότητα του θύματος τροχαίου ατυχήματος ως αντισυμβαλλομένου στην ασφαλιστική σύμβαση και κυρίου του οχήματος που ενεπλάκη στο ατύχημα αυτό, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων, τον οποίο επιδιώκουν η πρώτη, δεύτερη και τρίτη οδηγία, επιβάλλει να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του κυρίου του οχήματος, ο οποίος τη στιγμή του ατυχήματος βρισκόταν σε αυτό ως επιβάτης, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη που υπήρξε θύμα του ιδίου ατυχήματος (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 30).

42 Ομοίως, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο σκοπός αυτός θίγεται από εθνική ρύθμιση η οποία περιορίζει αδικαιολόγητα το εύρος της έννοιας του επιβάτη που καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, αποκλείοντας από την έννοια αυτή τα άτομα τα οποία κάθονται σε μέρος του οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά τους ούτε είναι εξοπλισμένο προς τούτο (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 30).

43 Το Δικαστήριο συνήγαγε ότι ο εν λόγω σκοπός της προστασίας των θυμάτων επιβάλλει επίσης να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του προσώπου το οποίο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος, αλλά βρισκόταν σε αυτό ως επιβάτης κατά τον χρόνο του ατυχήματος, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος αυτού και ότι, επομένως, το γεγονός ότι το συγκεκριμένο άτομο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα δεν μπορεί να αποκλείσει το άτομο αυτό από την έννοια του «τρίτου, θύματος ατυχήματος» κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας, εφόσον απλώς επέβαινε στο όχημα αυτό και δεν το οδηγούσε (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψεις 31 και 32).

44 Κατ' αναλογίαν, θεωρείται ότι το γεγονός ότι ο ανατραπείς σε τροχαίο ατύχημα πεζός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και ο κύριος του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα αυτό δεν μπορεί να αποκλείσει το εν λόγω άτομο από την έννοια του «τρίτου, θύματος ατυχήματος», κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας.

45 Πράγματι, όπως παρατήρησε το αιτούν δικαστήριο και ορθώς υποστήριξε η Επιτροπή, το γεγονός ότι ο κύριος του οχήματος και αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση δεν επέβαινε σε αυτό κατά τον χρόνο του ατυχήματος, αλλά ανατράπηκε ως πεζός από το όχημα αυτό δεν δικαιολογεί διαφορετική μεταχείριση, λαμβανομένου υπόψη του ίδιου σκοπού προστασίας που επιδιώκουν η πρώτη, δεύτερη και τρίτη οδηγία, όπως αναφέρεται στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως.

46 Δεύτερον, όσον αφορά τα δικαιώματα που αναγνωρίζονται στους τρίτους, θύματα ατυχήματος, υπενθυμίζεται η διάκριση μεταξύ της υποχρεώσεως ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων για ζημίες σε βάρος τρίτων και της εκτάσεως της αποζημιώσεως των ζημιών αυτών βάσει της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου. Πράγματι, ενώ η πρώτη ορίζεται και εξασφαλίζεται από την κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης, η δεύτερη διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 28 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

47 Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι τόσο από τον σκοπό της πρώτης, δεύτερης και τρίτης οδηγίας όσο και από το γράμμα τους προκύπτει ότι δεν αποβλέπουν στην εναρμόνιση των συστημάτων αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο σύστημα αστικής ευθύνης επί ατυχημάτων που προκύπτουν από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

48 Πάντως, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και ότι οι εθνικές διατάξεις περί καταβολής αποζημιώσεως για τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν μπορούν να καταλύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα της πρώτης, δεύτερης και τρίτης οδηγίας (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

49 Όπως έχει επίσης διευκρινίσει το Δικαστήριο, οι οδηγίες αυτές δεν θα είχαν πρακτική αποτελεσματικότητα σε περίπτωση που, για τον λόγο και μόνον ότι το θύμα συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας, μια εθνική ρύθμιση, η οποία στηρίζεται σε γενικά και αφηρημένα κριτήρια, είτε δεν αναγνώριζε στο θύμα το δικαίωμα να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων είτε περιόριζε δυσανάλογα το δικαίωμα αυτό. Επομένως, το δικαίωμα αυτό μπορεί να περιοριστεί μόνον υπό εξαιρετικές συνθήκες κατόπιν εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

50 Συνεπώς, από τη νομολογία προκύπτει ότι προσκρούει στις εν λόγω οδηγίες εθνική ρύθμιση η οποία, για τον λόγο και μόνον ότι ο επιβάτης συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας την οποία υπέστη, επιτρέπει να μην αναγνωρίζεται ή να περιορίζεται υπέρμετρα το δικαίωμα αποζημιώσεως του εν λόγω επιβάτη από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (βλ., συναφώς, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 33 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

51 Το αυτό ισχύει και όσον αφορά εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη ρύθμιση, βάσει της οποίας, για τον λόγο και μόνον ότι ο πεζός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και κύριος του οχήματος που του προκάλεσε σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες, δεν του αναγνωρίζεται το δικαίωμα αποζημιώσεως από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

52 Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι αντιβαίνει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας η αναγνώριση, υπέρ του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, της δυνατότητας να επικαλεστεί νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες προκειμένου να μην αποζημιώσει τα θύματα ατυχήματος το οποίο προκλήθηκε από ασφαλισμένο όχημα (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 33).

53 Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας απλώς και μόνον υπενθυμίζει την υποχρέωση αυτή όσον αφορά τις αναφερόμενες στο εν λόγω άρθρο διατάξεις ή ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου οι οποίες αποκλείουν από την κάλυψη της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων τις ζημίες που προκαλεί σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, η χρήση ή η οδήγηση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου από πρόσωπα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγηση του συγκεκριμένου οχήματος, από πρόσωπα που δεν έχουν άδεια οδηγήσεως ή από πρόσωπα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει ο νόμος σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του αυτοκινήτου (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 34).

54 Ασφαλώς, κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση αυτή, το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι ορισμένα θύματα ατυχήματος ενδέχεται να μην αποζημιωθούν από τον ασφαλιστή, λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως που τα ίδια δημιούργησαν, εφόσον πρόκειται για πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα το οποίο προκάλεσε το ατύχημα και ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι αυτό είχε κλαπεί. Εντούτοις, όπως έκρινε το Δικαστήριο, παρέκκλιση από το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας χωρεί μόνο σε αυτήν την όλως ιδιαίτερη περίπτωση (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 35).

55 Πάντως, στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνομολογείται ότι δεν συντρέχει η περίπτωση αυτή.

56 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επίμαχη ρύθμιση θίγει την προβλεπόμενη από το δίκαιο της Ένωσης διασφάλιση ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, καθοριζόμενη σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση συνάδουσα με την πρώτη, δεύτερη και τρίτη οδηγία.

57 Συνεπώς, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 1, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας έχουν την έννοια ότι αποκλείουν τη δυνατότητα του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων να επικαλεστεί εθνική ρύθμιση όπως η επίμαχη ρύθμιση προκειμένου να μην αποζημιώσει τον τρίτο, θύμα ατυχήματος, ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες σε ατύχημα προκληθέν από ασφαλισμένο αυτοκίνητο.

58 Τρίτον, παρατηρείται ότι η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από την επιχειρηματολογία της CA Seguros ότι το σύστημα της αστικής ευθύνης θίγεται σημαντικά αν η ευθύνη αυτή μπορεί να στοιχειοθετηθεί έναντι του ιδίου του ασφαλισμένου, πράγμα το οποίο συνεπάγεται το αίτημα αποζημιώσεως της υποθέσεως της κύριας δίκης.

59 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το αιτούν δικαστήριο διευκρίνισε ότι το αντικείμενο της εφέσεως της υποθέσεως της κύριας δίκης οριοθετείται, στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, στην έκταση της καλύψεως από το επίμαχο ασφαλιστήριο συμβόλαιο της υποθέσεως της κύριας δίκης της ήδη διαπιστωθείσας αστικής ευθύνης. Πράγματι, το δικαστήριο αυτό ανέφερε ότι ήδη έκανε δεκτό ότι ο οδηγός του ασφαλισμένου οχήματος είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε και ότι, δυνάμει της συναφθείσας μεταξύ του L. I. Delgado Mendes και της CA Seguros ασφαλιστικής συμβάσεως, αν δεν υπήρχε η επίμαχη ρύθμιση, η εταιρία αυτή θα ήταν υπεύθυνη για την αποκατάσταση των ζημιών που προέκυψαν από αποκλειστική υπαιτιότητα του οδηγού αυτού.

60 Ως εκ τούτου, η επιχειρηματολογία της CA Seguros είναι αβάσιμη, δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο δεν διαπίστωσε τη στοιχειοθέτηση της αστικής ευθύνης του L. I. Delgado Mendes έναντι αυτού του ιδίου, αλλά τη στοιχειοθέτηση, έναντι αυτού, της ευθύνης του οδηγού του οχήματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της υποθέσεως της κύριας δίκης.

61 Λαμβανομένων υπόψη όλων των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 1, παράγραφος 1, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας καθώς και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι προσκρούει σε αυτά εθνική ρύθμιση, όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, η οποία αποκλείει από την ασφαλιστική κάλυψη και, επομένως, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστη πεζός, θύμα τροχαίου ατυχήματος, για τον λόγο και μόνον ότι ο πεζός αυτός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και ο κύριος του οχήματος που προκάλεσε τις ζημίες αυτές.

Επί των δικαστικών εξόδων

62 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, το άρθρο 1, παράγραφος 1, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ 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, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, καθώς και το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ 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, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14, έχουν την έννοια ότι προσκρούει σε αυτά εθνική ρύθμιση, όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, η οποία αποκλείει από την ασφαλιστική κάλυψη και, επομένως, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων τις σωματικές βλάβες

και τις υλικές ζημίες που υπέστη πεζός, θύμα τροχαίου ατυχήματος, για τον λόγο και μόνον ότι ο πεζός αυτός είναι ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση και ο κύριος του οχήματος που προκάλεσε τις ζημίες αυτές.

(υπογραφές)