ΔΙΆΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 29ης Οκτωβρίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου – Υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 3, πρώτο εδάφιο – Υποχρέωση συνάψεως ασφαλιστικής σύμβασης – Περιεχόμενο – Όχημα ακατάλληλο για κυκλοφορία, μη ταξινομημένο και νομίμως αποσυρθέν από την κυκλοφορία»

Στην υπόθεση C-688/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Sąd Rejonowy w Opatowie (επαρχιακό δικαστήριο του Opatów, Πολωνία) με απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Δεκεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

HG,

TC

κατά

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

παρισταμένης της:

Prokuratura Okręgowa w Kielcach,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Λυκούργο, πρόεδρο του τετάρτου τμήματος, προεδρεύοντα του δεκάτου τμήματος, I. Jarukaitis (εισηγητή) και M. Ilešič, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

κατόπιν της απόφασης που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη σύμφωνα με το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική.

Διάταξη

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3 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, αφενός, των HG και TC και, αφετέρου, του Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Ταμείου Εγγύησης Ασφαλίσεων, Πολωνία, στο εξής: ταμείο εγγύησης) σχετικά με την ενδεχόμενη υποχρέωση των εναγόντων της κύριας δίκης να συνάψουν σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος όσον αφορά όχημα το οποίο είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία, δεν είναι ταξινομημένο και έχει αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103 περιέχει τον ακόλουθο ορισμό:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

1) ως “όχημα” νοείται οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος·».

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», προβλέπει στο πρώτο του εδάφιο τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.»

5 Το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Παρέκκλιση της υποχρέωσης ασφάλισης των οχημάτων», διευκρινίζει τους όρους υπό τους οποίους κάθε κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3 της οδηγίας όσον αφορά ορισμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, ή όσον αφορά ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας.

Το πολωνικό δίκαιο

6 Ο ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση, το Ταμείο Εγγύησης Ασφαλίσεων και την Ένωση Ασφαλιστών Αυτοκινήτων Οχημάτων Πολωνίας), της 22ας Μαΐου 2003, ως είχε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (Dz. U. του 2018, θέση 473) (στο εξής: νόμος περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως), ορίζει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, την έννοια της «υποχρεωτικής ασφάλισης» ως «την ασφάλιση της

αστικής ευθύνης ενός ατόμου ή την ασφάλιση ενός αντικειμένου, αν ο νόμος ή μια διεθνής συνθήκη που έχει κυρωθεί από τη Δημοκρατία της Πολωνίας προβλέπει υποχρέωση συνάψεως ασφαλιστικής σύμβασης».

7 Το άρθρο 4 του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως διευκρινίζει στο σημείο 1 ότι είναι υποχρεωτική η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του κατόχου αυτοκινήτου οχήματος για τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

8 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, του ίδιου νόμου προβλέπει ότι ο κάτοχος αυτοκινήτου οχήματος υποχρεούται να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης κατόχου αυτοκινήτου οχήματος για τις ζημίες που προκαλούνται από τη χρήση του οχήματός του.

9 Το άρθρο 88 του εν λόγω νόμου προβλέπει τα εξής:

«1. Το πρόσωπο που δεν τήρησε την υποχρέωση σύναψης σύμβασης υποχρεωτικής ασφαλίσεως σύμφωνα με τους όρους της ασφαλίσεως που περιγράφονται στον [παρόντα] νόμο υποχρεούται να καταβάλει ορισμένο τέλος.

2. Το ποσό του τέλους που αναφέρεται στην παράγραφο 1, το οποίο οφείλεται ετησίως, αντιστοιχεί σε:

1) για συμβόλαιο ασφαλίσεως [της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων]:

[…]

β) στην περίπτωση των φορτηγών, των ελκυστήρων και των λεωφορείων – το αντίτιμο του τριπλάσιου του κατώτατου μισθού·

[…]

[…]

3. Στην περίπτωση των κατόχων αυτοκινήτων οχημάτων που δεν τήρησαν την υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως [της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων] σύμφωνα με τους όρους της ασφαλίσεως αυτής, το ύψος του τέλους εξαρτάται από την περίοδο κατά την οποία ο κάτοχος παρέμεινε χωρίς ασφαλιστική κάλυψη ανά ημερολογιακό έτος και ανέρχεται:

[…]

3) στο 100 % του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2, σημείο 1 – στην περίπτωση που η περίοδος αυτή υπερβαίνει τις 14 ημέρες.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

10 Την 1η Σεπτεμβρίου 2014 οι ενάγοντες της κύριας δίκης απέκτησαν ένα φορτηγό (στο εξής: επίμαχο όχημα). Το όχημα αυτό αποσύρθηκε προσωρινά από την κυκλοφορία κατά το χρονικό διάστημα από τις 29 Οκτωβρίου 2015 έως τις 29 Οκτωβρίου 2019, βάσει διαδοχικών αποφάσεων

του Starosta Ostrowiecki (διοικητή του διοικητικού διαμερίσματος του Ostrowiec, Πολωνία), και, ως εκ τούτου, η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του κατατέθηκαν στον τελευταίο. Το επίμαχο όχημα ταξινομήθηκε εκ νέου, προσωρινώς, βάσει αποφάσεως της ίδιας αρχής της 20ής Μαρτίου 2019.

11 Κατά την περίοδο προσωρινής απόσυρσης από την κυκλοφορία, το όχημα αυτό δεν ήταν κατάλληλο να κυκλοφορήσει λόγω της τεχνικής του καταστάσεως.

12 Δεδομένου ότι, κατά την περίοδο από τις 15 Σεπτεμβρίου 2017 έως τις 20 Μαρτίου 2019 (στο εξής: επίμαχη περίοδος), το εν λόγω όχημα δεν καλυπτόταν από σύμβαση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του, το ταμείο εγγύησης ενημέρωσε τους ενάγοντες της κύριας δίκης, με έγγραφο της 20ής Μαΐου 2019, για τη μη τήρηση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως και τους κάλεσε να προσκομίσουν τα έγγραφα που να αποδεικνύουν είτε την τήρηση είτε τη μη ύπαρξη της υποχρεώσεως αυτής. Με το ίδιο έγγραφο, τους επιβλήθηκε πρόστιμο ύψους 6 750 πολωνικών ζλότι (PLN) (περίπου 1 500 ευρώ) λόγω μη τηρήσεως της εν λόγω υποχρεώσεως.

13 Οι ενάγοντες άσκησαν αγωγή ενώπιον του Sąd Rejonowy w Opatowie (επαρχιακού δικαστηρίου του Opatów, Πολωνία), του αιτούντος δικαστηρίου, με αίτημα να διαπιστωθεί ότι, κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, δεν υπήρχε υποχρέωση ασφαλίσεως του επίμαχου οχήματος για την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία του. Προς στήριξη της αγωγής τους, ισχυρίζονται ότι η επιβολή υποχρεώσεως σύναψης τέτοιας σύμβασης ασφαλίσεως για περίοδο κατά την οποία το όχημα αποσύρεται προσωρινά από την κυκλοφορία και η επιβολή ποινής σε περίπτωση μη τηρήσεως της υποχρεώσεως αυτής «είναι παράνομες και συνιστούν προσβολή των δικαιωμάτων των πολιτών».

14 Το ταμείο εγγύησης ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Υπογραμμίζει ότι η υποχρέωση σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, την οποία προβλέπει το άρθρο 23, παράγραφος 1, του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, επιβάλλεται σε κάθε κάτοχο αυτοκινήτου οχήματος, εκ μόνου του λόγου της κατοχής του οχήματος αυτού και καθ' όλη τη διάρκειά της, μέχρι την ημέρα της διαγραφής του, τούτο δε ανεξαρτήτως του τρόπου κτήσεως του οχήματος, της τεχνικής του καταστάσεως ή της εκτάσεως της χρήσεώς του. Επομένως, η προσωρινή απόσυρση του οχήματος από την κυκλοφορία δεν απαλλάσσει τον κάτοχό του από την υποχρέωση σύναψης τέτοιας σύμβασης. Συνεπώς, η μη τήρηση αυτής της εκ του νόμου υποχρεώσεως δικαιολογεί την επιβολή της κυρώσεως που προβλέπει το άρθρο 88 του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως.

15 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 23, παράγραφος 1, του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως υποχρέωση του κατόχου αυτοκινήτου οχήματος να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως αστικής ευθύνης για τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία του έχει απόλυτο χαρακτήρα, συνδέεται με το ίδιο το γεγονός της κατοχής οχήματος και είναι ανεξάρτητη από την τεχνική του κατάσταση, την καταλληλότητά του για κυκλοφορία, τον τρόπο χρήσεώς του ή ακόμη και από το γεγονός ότι αποσύρθηκε από την κυκλοφορία βάσει αποφάσεως αρμόδιας αρχής. Επισημαίνει, επιπλέον, ότι οι κυρώσεις που προβλέπει το πολωνικό δίκαιο σε περίπτωση μη τηρήσεως της υποχρεώσεως αυτής είναι πανομοιότυπες, ανεξαρτήτως των περιστάσεων της μη συμμορφώσεως.

16 Κατά το αιτούν δικαστήριο, μια τέτοια ερμηνεία της υποχρεώσεως σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως αστικής ευθύνης για ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος είναι υπερβολικά ευρεία και βαίνει πέραν των επιταγών της οδηγίας 2009/103, ήτοι της προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων.

17 Συγκεκριμένα, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου σχετικά με την έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», όπως αυτή νοείται στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας, δεν δικαιολογείται η επιβολή υποχρεώσεως σύναψης συμβάσεως ασφαλίσεως αστικής ευθύνης και για τους κατόχους οχημάτων που δεν είναι κατάλληλα να κυκλοφορούν και τα οποία έχουν αποσυρθεί από την κυκλοφορία βάσει αποφάσεων των αρμοδίων αρχών, διότι ενδεχόμενη ζημία σε σχέση με ένα τέτοιο όχημα δεν μπορεί να συνιστά ζημία προκληθείσα από την «κυκλοφορία οχημάτων», κατά την έννοια της νομολογίας αυτής. Καθόσον ο καλυπτόμενος από την ασφάλιση αυτή κίνδυνος δεν μπορεί να επέλθει, ούτε ο κάτοχος οχήματος που είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία ούτε ο ενδεχόμενος ζημιωθείς καλύπτονται από την ασφάλιση αυτή, παρά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και την καταβολή του σχετικού ασφαλίστρου. Επομένως, πρόκειται για περιττή επιβάρυνση. Επιπροσθέτως, η κύρωση της μη τηρήσεως της υποχρεώσεως σύναψης μιας τέτοιας σύμβασης είναι αυστηρή.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Sąd Rejonowy w Opatowie (επαρχιακό δικαστήριο του Opatów) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 3 της [οδηγίας 2009/103] την έννοια ότι είναι υποχρεωτική η σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης αστικής ευθύνης για τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων ακόμη και στην περίπτωση που το όχημα δεν είναι κατάλληλο να κυκλοφορήσει και έχει προσωρινώς αποσυρθεί από την κυκλοφορία κατά τρόπο σύμφωνο προς το δίκαιο και βάσει αποφάσεως αρμόδιας αρχής;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

19 Κατά το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, όταν η απάντηση σε προδικαστικό ερώτημα μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία, το Δικαστήριο, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, μπορεί οποτεδήποτε να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη.

20 Η διάταξη αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί στην υπό κρίση υπόθεση.

21 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι η σύναψη σύμβασης για την ασφάλιση αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος είναι υποχρεωτική για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το οικείο όχημα είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως, δεν είναι ταξινομημένο και έχει αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

22 Όπως έχει επανειλημμένα διαπιστώσει το Δικαστήριο, το προαναφερθέν άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, η διατύπωση του οποίου είναι πολύ γενικόλογη, επιβάλλει στα κράτη μέλη να καθιερώσουν στην εσωτερική τους έννομη τάξη γενική υποχρέωση ασφαλίσεως των οχημάτων (αποφάσεις της

4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 39).

23 Ως εκ τούτου, κάθε κράτος μέλος οφείλει να μεριμνά ώστε, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων του άρθρου 5 της οδηγίας αυτής, να συνάπτεται για κάθε όχημα με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του σύμβαση με ασφαλιστική εταιρία που να καλύπτει, εντός των ορίων που καθορίζονται από τη νομοθεσία της Ένωσης, την αστική ευθύνη που προκύπτει από το εν λόγω όχημα (αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 40).

24 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι ως «όχημα» ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103 «οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος».

25 Ο ορισμός αυτός είναι ανεξάρτητος από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το οικείο όχημα (αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 42).

26 Επιπροσθέτως, ο εν λόγω ορισμός συνηγορεί υπέρ μιας αντικειμενικής αντιλήψεως περί της έννοιας του «οχήματος», η οποία δεν εξαρτάται από την πρόθεση του κυρίου του οχήματος ή άλλου προσώπου να το χρησιμοποιήσει πραγματικά (αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 39, και της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 43).

27 Το Δικαστήριο έχει, εξάλλου, τονίσει ότι το ζήτημα της εκτάσεως της υποχρέωσης προς σύναψη σύμβασης ασφαλίσεως αστικής ευθύνης σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει, για λόγους ασφάλειας δικαίου, να καθορίζεται εκ των προτέρων, δηλαδή πριν από ενδεχόμενη εμπλοκή του οικείου οχήματος σε ατύχημα (αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 40, και της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 44).

28 Εξ αυτών το Δικαστήριο έχει συναγάγει ότι το γεγονός ότι έχει, κατ' ουσίαν, κρίνει, στις αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), καθώς και της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), ότι μόνον οι περιπτώσεις χρήσεως του ασφαλισμένου οχήματος που συνιστούν χρήση αυτού ως μέσου μεταφοράς και εμπίπτουν, κατά συνέπεια, στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα την ανάληψη από τον ασφαλιστή, βάσει της σύμβασης ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος, της κάλυψης της ζημίας που προκάλεσε το τελευταίο, ουδόλως σημαίνει ότι η ύπαρξη υποχρεώσεως σύναψης τέτοιας ασφαλιστικής σύμβασης θα πρέπει να καθορίζεται σε συνάρτηση με την πραγματική χρήση του οικείου οχήματος ως μέσου μεταφοράς σε μια δεδομένη στιγμή (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 41).

29 Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ένα όχημα που είναι ταξινομημένο και δεν έχει, ως εκ τούτου, αποσυρθεί προσηκόντως από την κυκλοφορία και το οποίο είναι κατάλληλο για κυκλοφορία εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, και ότι, κατά συνέπεια, η σύναψη συμβάσεως για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική, δυνάμει του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της ως άνω οδηγίας, 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 (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψεις 42 και 52).

30 Σύμφωνα με τα ίδια ως άνω στοιχεία, το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι το ίδιο πρέπει, κατ' αρχήν, να ισχύει και για όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και βρίσκεται σε ιδιωτικό οικόπεδο και πρόκειται να 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 (απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 47).

31 Το Δικαστήριο διαπίστωσε, εντούτοις, ότι, μολονότι η ταξινόμηση οχήματος πιστοποιεί κατ' αρχήν την καταλληλότητα κυκλοφορίας του και, ως εκ τούτου, της χρήσεώς του ως μέσου μεταφοράς, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ένα ταξινομημένο όχημα να είναι αντικειμενικώς ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της κακής τεχνικής του καταστάσεως. Για τον λόγο αυτό διευκρίνισε ότι, για να εξαιρεθεί ένα τέτοιο όχημα από την υποχρέωση ασφαλίσεως του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, είναι αναγκαίο να έχει αποσυρθεί επισήμως από την κυκλοφορία, σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία (πρβλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 58).

32 Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος εξακολουθεί να υπόκειται στην υποχρέωση ασφαλίσεως που προβλέπει το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, εφόσον δεν έχει προσηκόντως αποσυρθεί από την κυκλοφορία σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία (απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 60).

33 Από τη νομολογία αυτή μπορεί να συναχθεί σαφώς ότι, εφόσον αυτοκίνητο όχημα είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως, δεν είναι ταξινομημένο και, επιπλέον, έχει αποσυρθεί νομίμως από την κυκλοφορία σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, δεν υπόκειται στην υποχρέωση ασφαλίσεως που προβλέπει το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103. Πράγματι, μια τέτοια προσήκουσα απόσυρση από την κυκλοφορία αποδεικνύει αντικειμενικώς ότι το οικείο όχημα δεν μπορεί να κυκλοφορήσει και, επομένως, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς και, ως εκ τούτου, δεν έχει την ιδιότητα του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103 (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψεις 58 και 59). Το γεγονός ότι η απόσυρση είναι προσωρινή δεν ασκεί συναφώς επιρροή, δεδομένου ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι το γεγονός αυτό θίγει την αποτελεσματικότητα της απόσυρσης του οικείου οχήματος από την κυκλοφορία, για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η απόσυρση αυτή.

34 Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι η σύναψη σύμβασης για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος δεν είναι υποχρεωτική για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το οικείο όχημα είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως, δεν είναι ταξινομημένο και έχει αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

Επί των δικαστικών εξόδων

35 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

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

Το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, 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, έχει την έννοια ότι η σύναψη σύμβασης για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος δεν είναι υποχρεωτική για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το οικείο όχημα είναι ακατάλληλο για κυκλοφορία λόγω της τεχνικής του καταστάσεως, δεν είναι ταξινομημένο και έχει αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

(υπογραφές)