Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 10ης Ιουνίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 1, σημεία 1 και 2 – Άρθρο 3, πρώτο, δεύτερο και τελευταίο εδάφιο – Έννοια του όρου "όχημα" – Υποχρέωση κάλυψης των υλικών ζημιών – Έκταση της υποχρέωσης – Τροχαίο ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται αρθρωτό όχημα του οποίου τα επιμέρους οχήματα αποτελούν αντικείμενο χωριστών συμβάσεων υποχρεωτικής ασφάλισης – Ζημίες προκαλούμενες στο ημιρυμουλκούμενο από το έλκον όχημα με το οποίο το ημιρυμουλκούμενο ήταν συνδεδεμένο κατά την επέλευση του ατυχήματος – Ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας βάσει της οποίας αποκλείεται η κάλυψη των εν λόγω ζημιών από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οδικού ελκυστήρα»

Στην υπόθεση C-923/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία) με απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Δεκεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

**Van Ameyde España SA**

κατά

**GES, Seguros y Reaseguros SA,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, M. Ilešič, E. Juhász, K. Λυκούργο και I. Jarukaitis (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Van Ameyde España SA, εκπροσωπούμενη από την M. I. Castizo Reyes, procuradora, και τον V. Muñoz Mundina, abogado,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

– η GES, Seguros y Reaseguros SA, εκπροσωπούμενη από τον A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, και τον J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. J. Ruiz Sánchez,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την E. Τσερέπα-Lacombe και τον J. Rius,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 23ης Φεβρουαρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

## Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, τελευταίο 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 (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11), σε συνδυασμό με το άρθρο 1 αυτής.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Van Ameyde España SA (στο εξής: Van Ameyde) και της GES, Seguros y Reaseguros SA (στο εξής: GES Seguros), σχετικά με αγωγή αποζημίωσης για υλικές ζημίες οι οποίες προκλήθηκαν σε ημιρυμουλκούμενο όχημα σε τροχαίο ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη αρθρωτό όχημα.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 και 20 της οδηγίας 2009/103 έχουν ως εξής:

«(1) Η 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής [(ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136)], η δεύτερη οδηγία 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)], η τρίτη οδηγία 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)] και η οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) [(ΕΕ 2000, L 181, σ. 65)] έχουν τροποποιηθεί επανειλημμένα […] και ουσιωδώς. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση των εν λόγω τεσσάρων οδηγιών, καθώς και της οδηγίας 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση

των οδηγιών [72/166], [84/5], [88/357] και [90/232] του Συμβουλίου και της οδηγίας [2000/26] σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων [(ΕΕ 2005, L 149, σ. 14)].

(2) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε ως ασφαλισμένους είτε ως θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην [Ευρωπαϊκή Ένωση]. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. […]

(3) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να 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.

[…]

(20) Θα πρέπει να διασφαλισθεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της [Ένωσης].»

4 Το άρθρο 1 της οδηγίας περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς:

«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·

2) ως “ζημιωθείς” νοείται το πρόσωπο το οποίο δικαιούται αποκαταστάσεως της ζημίας που προεκλήθη από οχήματα·

[…]».

5 Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, τιτλοφορούμενο «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», ορίζει 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.

Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

[…]

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.»

6 Το άρθρο 5 της ίδιας οδηγίας, τιτλοφορούμενο «Παρέκκλιση της υποχρέωσης ασφάλισης των οχημάτων», ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3 για ορισμένα, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Ο κατάλογος των εν λόγω προσώπων συντάσσεται από το ενδιαφερόμενο κράτος και κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη και στην [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή.

[…]

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να παρεκκλίνουν των διατάξεων του άρθρου 3 για ορισμένους τύπους οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας. Ο κατάλογος των εν λόγω οχημάτων καταρτίζεται από το ενδιαφερόμενο κράτος και κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

[…]»

7 Κατά το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/103, το οποίο τιτλοφορείται «Ειδικές κατηγορίες θυμάτων»:

«1. Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 13, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.

2. Τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την ασφάλιση του άρθρου 3, δεν μπορούν να αποκλειστούν, λόγω του δεσμού συγγενείας, από το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες τους.

3. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 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.»

### *Το ισπανικό δίκαιο*

8 Το texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (κωδικοποιημένο κείμενο του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως όσον αφορά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), το οποίο εγκρίθηκε με το Real Decreto Legislativo 8/2004 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 8/2004), της 29ης Οκτωβρίου 2004 (BOE αριθ. 267, της 5ης Νοεμβρίου 2004, σ. 36662), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος περί ασφάλισης αυτοκινήτων), προβλέπει στην παράγραφο 1 του άρθρου 1, το οποίο τιτλοφορείται «Αστική ευθύνη», τα εξής:

«Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος ευθύνεται, λόγω του κινδύνου που ενέχει η οδήγηση αυτού, για τη σωματική βλάβη ή την περιουσιακή ζημία που προκαλείται από την κυκλοφορία του οχήματος.

[…]

Σε περίπτωση προκλήσεως υλικής ζημίας, ο οδηγός ευθύνεται έναντι τρίτων εφόσον φέρει αστική ευθύνη δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 1902 επ. του Código Civil [αστικού κώδικα], των άρθρων 109 επ. του Código Penal [ποινικού κώδικα], και των διατάξεων του παρόντος νόμου.

[…]

Ο κύριος του οχήματος, ο οποίος δεν είναι οδηγός, ευθύνεται για τις σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες οι οποίες προκλήθηκαν από τον οδηγό, εφόσον συνδέεται με τον τελευταίο με κάποια από τις μνημονευόμενες στο άρθρο 1903 του [αστικού κώδικα] και στο άρθρο 120, παράγραφος 5, του [ποινικού κώδικα] σχέσεις. Η ευθύνη αυτή παύει να υφίσταται εάν ο κύριος αποδεικνύει ότι επέδειξε την επιμέλεια του μέσου συνετού προσώπου για την αποτροπή της ζημίας.

[…]»

9 Το άρθρο 2 του νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων, το οποίο τιτλοφορείται «Υποχρεωτική ασφάλιση», ορίζει στην παράγραφο 1, πρώτο εδάφιο, τα εξής:

«Κάθε ιδιοκτήτης μηχανοκίνητου οχήματος που έχει τη συνήθη στάθμευσή του στην Ισπανία υποχρεούται να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως, την οποία θα ανανεώνει, για κάθε όχημα ιδιοκτησίας του, η οποία θα καλύπτει, μέχρι του ύψους των ορίων της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, την αστική ευθύνη στην οποία αναφέρεται το άρθρο 1. Ωστόσο, ο ιδιοκτήτης απαλλάσσεται από την υποχρέωση αυτή στην περίπτωση σύναψης σύμβασης ασφαλίσεως από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο αντλεί συμφέρον από την ασφάλιση και δηλώνει τους λόγους για τους οποίους τη συνήψε.»

10 Το άρθρο 5 του εν λόγω νόμου, το οποίο τιτλοφορείται «Αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής και εξαιρέσεις», ορίζει στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Η υποχρεωτικώς συναφθείσα ασφάλιση δεν καλύπτει τις υλικές ζημίες του ασφαλισμένου οχήματος, των μεταφερόμενων εντός αυτού αγαθών ή των αγαθών των οποίων η κυριότητα ανήκει στο πρόσωπο που συνήψε τη σύμβαση ασφαλίσεως, στον ασφαλισμένο, τον ιδιοκτήτη ή τον οδηγό [του οχήματος], καθώς επίσης στον σύζυγο οποιουδήποτε εκ των παραπάνω ή τους συγγενείς αυτών έως τρίτου βαθμού σε ευθεία ή πλάγια γραμμή.»

11 Ο Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (κανονισμός περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), ο οποίος εγκρίθηκε με το Real Decreto 1507/2008 (βασιλικό διάταγμα 1507/2008), της 12ης Σεπτεμβρίου 2008 (BOE αριθ. 222, της 13ης Σεπτεμβρίου 2008, σ. 37487) (στο εξής: κανονισμός περί υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων), προβλέπει στο άρθρο 1, παράγραφος 1 τα εξής:

«Ως “μηχανοκίνητο όχημα”, για τους σκοπούς της αστικής ευθύνης όσον αφορά την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και την υποχρέωση ασφαλίσεως, λογίζεται κάθε όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους και κινούμενο με κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων των μοτοποδηλάτων, των ειδικών οχημάτων, των ρυμουλκούμενων και των ημιρυμουλκούμενων […]. Εξαιρούνται από την υποχρέωση ασφάλισης τα ρυμουλκούμενα, τα ημιρυμουλκούμενα και τα ειδικά ρυμουλκούμενα μηχανήματα, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα […]».

12 Το άρθρο 19 του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων, το οποίο τιτλοφορείται «Περισσότεροι ζημιωθέντες και ευθύνη περισσοτέρων για ζημία», προβλέπει στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Αν, συνεπεία του ίδιου ατυχήματος, στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα οχήματα καλυπτόμενα από υποχρεωτική ασφάλιση, προκαλούνται ζημίες σε τρίτους, ο ασφαλιστής εκάστου εξ αυτών συμβάλλει στην εκπλήρωση των σχετικών υποχρεώσεων λαμβανομένης υπόψη της υπαιτιότητας καθενός από τα εμπλεκόμενα οχήματα, εφόσον αυτή μπορεί να αποδειχθεί, ή, σε αντίθετη περίπτωση, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστικών εταιριών· ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, κάθε πάροχος ασφαλίσεως συμμετέχει κατ' αναλογία προς την ισχύ του ασφαλισμένου σε αυτόν οχήματος.

Όταν τα δύο εμπλεκόμενα οχήματα είναι έλκον όχημα και το προσαρτημένο σε αυτό ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, ή δύο ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, και δεν μπορεί να καθοριστεί ο βαθμός ευθύνης του καθενός, κάθε ασφαλιστής συμβάλλει στην εκπλήρωση των σχετικών υποχρεώσεων σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστικών εταιριών· ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, οι ασφαλιστές συμμετέχουν κατ' αναλογία προς το ποσό του ετήσιου ασφαλίστρου κινδύνου που αντιστοιχεί σε κάθε αναφερόμενο στο εκδοθέν ασφαλιστήριο συμβόλαιο όχημα.»

## Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

13 Στις 3 Απριλίου 2014 συνέβη τροχαίο ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη αρθρωτό όχημα αποτελούμενο από οδικό ελκυστήρα (στο εξής: οδικός ελκυστήρας) και ημιρυμουλκούμενο όχημα (στο εξής: ημιρυμουλκούμενο) και κατά το οποίο προκλήθηκαν ζημίες στο ημιρυμουλκούμενο. Αποδείχθηκε ότι το ατύχημα οφειλόταν σε αμέλεια του οδηγού του οδικού ελκυστήρα, ο οποίος και ήταν αποκλειστικώς υπαίτιος για τις ζημίες που προκλήθηκαν στο ημιρυμουλκούμενο.

14 Ο οδικός ελκυστήρας ανήκε κατά κυριότητα στην Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, εταιρία πορτογαλικού δικαίου, και ήταν ασφαλισμένος, με σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του, στην Açoreana, εταιρία επίσης πορτογαλικού δικαίου, η οποία αντιπροσωπεύεται στην Ισπανία από την Van Ameyde. Ιδιοκτήτρια του ημιρυμουλκούμενου ήταν η Caixarenting SAU, η οποία το είχε εκμισθώσει στην Primafrío SL με σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η τελευταία το είχε ασφαλίσει στην GES Seguros με σύμβαση για την κάλυψη των υλικών ζημιών του ίδιου του ασφαλισμένου οχήματος, ενώ η σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία ημιρυμουλκούμενων είχε συναφθεί με την Seguros Bilbao SA, η οποία δεν είναι διάδικος στη δίκη που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

15 Η GES Seguros κατέβαλε στην Primafrío αποζημίωση ύψους 34 977,33 ευρώ για τις ζημίες που προκλήθηκαν στο ημιρυμουλκούμενο και, στις 13 Μαρτίου 2015, άσκησε αγωγή ενώπιον του Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (πρωτοδικείου υπ' αριθ. 1 της La Palma del Condado, Ισπανία), με αίτημα να υποχρεωθεί η Van Ameyde να της καταβάλει το ως άνω ποσό ως αποζημίωση, προσαυξημένο με το νόμιμο επιτόκιο. Προς στήριξη της αγωγής της, η GES Seguros ισχυρίστηκε μεταξύ άλλων ότι, σύμφωνα με τις ισχύουσες κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης ρυθμίσεις, ο οδικός ελκυστήρας και το ημιρυμουλκούμενο ήταν ανεξάρτητα οχήματα, ανήκοντα σε διαφορετικούς ιδιοκτήτες και ασφαλισμένα αμφότερα με σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία τους, με αποτέλεσμα, το ημιρυμουλκούμενο να μην μπορεί να θεωρηθεί φορτίο του έλκοντος οχήματος ούτε και αγαθό μεταφερόμενο από το τελευταίο, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων. Επομένως, κατά την GES Seguros, η προ-

βλεπόμενη στην εν λόγω διάταξη εξαίρεση από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν τυγχάνει εφαρμογής. Η Van Ameyde αντέκρουσε την αγωγή.

16 Η αγωγή απορρίφθηκε με απόφαση της 14ης Ιουλίου 2016, με το σκεπτικό ότι το ημιρυμουλκούμενο έπρεπε να θεωρηθεί ως φορτίο του οδικού ελκυστήρα ή αγαθό μεταφερόμενο από αυτόν και, στη συνέχεια, η GES Seguros άσκησε έφεση ενώπιον του Audiencia Provincial de Huelva (εφετείου της Huelva, Ισπανία), η οποία έγινε δεκτή με απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2016.

17 Το ως άνω δικαστήριο έκρινε ότι η εξαίρεση από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφάλισης η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων όσον αφορά τις υλικές ζημίες στα αγαθά που μεταφέρονται με το ασφαλισμένο όχημα δεν είχε εφαρμογή και, κατά συνέπεια, οι ζημίες που προκλήθηκαν στο ημιρυμουλκούμενο καλύπτονταν όντως από τη σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οδικού ελκυστήρα. Συγκεκριμένα, κατά το εν λόγω δικαστήριο, το ημιρυμουλκούμενο δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως φορτίο του οδικού ελκυστήρα, δεδομένου ότι, μεταξύ άλλων, η εν λόγω εξαίρεση δεν αναφέρεται σε ζημίες που προκαλούνται σε αγαθά μεταφερόμενα «από» το ασφαλισμένο όχημα, αλλά σε αγαθά μεταφερόμενα «εντός» του ασφαλισμένου οχήματος.

18 Η Van Ameyde άσκησε αίτηση αναιρέσεως κατά της απόφασης της 22ας Δεκεμβρίου 2016 ενώπιον του Tribunal Supremo (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Ισπανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, ισχυριζόμενη ότι, κατ' εφαρμογήν του εν λόγω άρθρου 5, παράγραφος 2, οι ζημίες που προκλήθηκαν στο ημιρυμουλκούμενο εξαιρούνται από την κάλυψη της σύμβασης υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οδικού ελκυστήρα. Συναφώς, η Van Ameyde υποστηρίζει μεταξύ άλλων ότι, κατά την επέλευση του ατυχήματος, ο οδικός ελκυστήρας και το ημιρυμουλκούμενο αποτελούσαν μία «λειτουργική μονάδα».

19 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, μολονότι ο οδικός ελκυστήρας και το ημιρυμουλκούμενο αποτελούν χωριστά οχήματα τα οποία, αυτά καθεαυτά, υπόκεινται αυτοτελώς στην υποχρέωση ασφάλισης, η οδηγία 2009/103 δεν περιέχει ρητή διάταξη σχετικά με την ευθύνη, είτε έναντι τρίτων είτε του ενός έναντι του άλλου, σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται αρθρωτό όχημα, αποτελούμενο από τα δύο αυτά επιμέρους οχήματα. Διευκρινίζει εντούτοις ότι, κατά τη νομολογία του, έναντι των ζημιωθέντων τρίτων η ευθύνη από κάθε όχημα που συνθέτει το αρθρωτό όχημα είναι εις ολόκληρον, το δε άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων ρυθμίζει τον επιμερισμό της ευθύνης στο πλαίσιο της εσωτερικής σχέσης. Ωστόσο, η ως άνω διάταξη δεν καθορίζει τον τρόπο επιμερισμού της ευθύνης μεταξύ των ασφαλιστών των οχημάτων από τα οποία αποτελείται το αρθρωτό όχημα όταν, όπως στην υπόθεση η οποία εκκρεμεί ενώπιόν του, οι ζημίες τις οποίες υπέστη το ένα εξ αυτών οφείλονται αποκλειστικά στο άλλο όχημα. Η ως άνω διάταξη δεν παρέχει επομένως απάντηση στο ερώτημα αν οι υλικές ζημίες οι οποίες προκλήθηκαν στο ημιρυμουλκούμενο πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του έλκοντος οχήματος.

20 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παραθέτει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων και επισημαίνει ότι οι αντικρουόμενες ερμηνείες τις οποίες υιοθέτησαν εν προκειμένω το πρωτοβάθμιο και το δευτεροβάθμιο δικαστήριο απαντούν εξίσου και στη νομολογία των Audiencias Provinciales (εφετείων). Όντας υποχρεωμένο να επιλύσει την ως άνω

σύγκρουση, ζητεί να διευκρινιστεί το ζήτημα αν θίγει ή περιορίζει την κάλυψη των υλικών ζημιών από την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 αυτής, η ερμηνεία της εν λόγω διάταξης του νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων υπό την έννοια ότι εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οδικού ελκυστήρα οι ζημίες που προκαλούνται στο συνδεδεμένο σε αυτόν ημιρυμουλκούμενο, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπόθεσης η οποία εκκρεμεί ενώπιόν του, για τον λόγο ότι το ημιρυμουλκούμενο μπορεί να εξομοιωθεί με φορτίο του οδικού ελκυστήρα ή με αγαθά μεταφερόμενα από αυτόν ή για τον λόγο ότι ο οδικός ελκυστήρας και το ημιρυμουλκούμενο αποτελούν ενιαίο όχημα και οι οικείες συμβάσεις υποχρεωτικής ασφάλισης των εν λόγω οχημάτων καλύπτουν μόνον τις υλικές ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους και όχι στους ιδιοκτήτες των εν λόγω οχημάτων.

21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αντιβαίνει στο άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της [οδηγίας 2009/103], σε συνδυασμό με το άρθρο 1 της ίδιας οδηγίας, ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας (άρθρο 5, παράγραφος 2, του [νόμου περί ασφάλισης αυτοκινήτων]) βάσει της οποίας, σε περιπτώσεις όπως αυτή της κύριας δίκης, οι ζημίες του ημιρυμουλκούμενου θεωρείται ότι εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του οδικού ελκυστήρα [με τον οποίο αυτό είναι συνδεδεμένο], λόγω του ότι το ημιρυμουλκούμενο εξομοιώνεται προς τα μεταφερόμενα εντός του οδικού ελκυστήρα […] αγαθά, ή ακόμη λόγω του ότι, όσον αφορά τις υλικές ζημίες, το ημιρυμουλκούμενο λογίζεται ως ενιαίο όχημα με […] τον οδικό ελκυστήρα;»

**Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

22 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, σημεία 1 και 2, αυτής, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ερμηνεία της εθνικής διάταξης βάσει της οποίας αποκλείονται από την κάλυψη και, επομένως, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οδικού ελκυστήρα, οι υλικές ζημίες που προκαλούνται από αυτόν στο ημιρυμουλκούμενο το οποίο ήταν συνδεδεμένο σε αυτόν κατά την επέλευση του ατυχήματος, για τον λόγο ότι, για τους σκοπούς της χορήγησης αποζημίωσης, το εν λόγω ημιρυμουλκούμενο θεωρείται ως αγαθό μεταφερόμενο από τον οδικό ελκυστήρα ή λογίζεται ως ενιαίο όχημα με τον τελευταίο.

23 Επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική της σκέψη 1, η οδηγία 2009/103 κωδικοποίησε τις προηγούμενες οδηγίες για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, χωρίς να επιφέρει ουσιώδη μεταβολή. Επομένως, η νομολογία σχετικά με τις προγενέστερες αυτές οδηγίες δύναται να εφαρμοστεί και στην ερμηνεία των αντίστοιχων διατάξεων της οδηγίας 2009/103 (απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 35).

24 Κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5 αυτής, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση. Το άρθρο 3, δεύτερο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο του εν λόγω άρθρου 3. Το άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της ίδιας οδηγίας διευκρινίζει ότι η ασφάλιση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο αυτής καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημίες και τις σωματικές βλάβες. Το άρθρο 5 προβλέπει, μεταξύ άλλων, στην παράγραφό του 2 ότι, υπό τους όρους της εν λόγω διάταξης, κάθε κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3 όσον αφορά ορισμένους τύπους οχημάτων.

25 Συναφώς, υπενθυμίζεται, κατά πρώτον, ότι, όπως έχει διαπιστώσει το Δικαστήριο, το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, η διατύπωση του οποίου είναι πολύ γενικόλογη, επιβάλλει στα κράτη μέλη να καθιερώσουν, στην εσωτερική τους έννομη τάξη, γενική υποχρέωση ασφαλίσεως των οχημάτων (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

26 Συγκεκριμένα, 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 (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Η έννοια του «οχήματος» ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, ως «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».

28 Από το γράμμα των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει σαφώς ότι τόσο ο οδικός ελκυστήρας όσο και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο αποτελούν, το καθένα ξεχωριστά, «όχημα», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, και πρέπει επομένως για κάθε ένα από αυτά, υπό την επιφύλαξη της χρήσης της δυνατότητας παρεκκλίσεως από το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας εκ μέρους του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει τη συνήθη στάθμευσή του, να συνάπτεται σύμβαση με ασφαλιστική εταιρία για την ασφάλιση, εντός των καθοριζόμενων από το δίκαιο της Ένωσης ορίων, της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του.

29 Επισημαίνεται ότι, όσον αφορά το ζήτημα αν, όταν ένα ρυμουλκούμενο ή ένα ημιρυμουλκούμενο είναι συνδεδεμένο με τον οδικό ελκυστήρα, χάνει την ιδιότητα του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, ή αν, όταν είναι συνδεδεμένο με αυτόν, ο συνδυασμός του οδικού ελκυστήρα και του ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου αποτελεί ένα και το αυτό όχημα, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, με αποτέλεσμα το εν λόγω ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο να παύει επομένως και στην περίπτωση αυτή να εμπίπτει στην εν λόγω κατηγορία, αφενός, οι εν λόγω προσεγγίσεις ουδόλως μπορούν να στηριχθούν στο γράμμα του άρθρου 1, σημείο 1. Πράγματι, η διευκρίνιση του εν λόγω άρθρου 1, σημείο 1, ότι το ρυμουλκούμενο «συζευγμένο ή μη» εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» και η χρήση της φράσης «ως επίσης και» για τη σύνδεση των δύο στοιχείων του ορισμού της έννοιας αυτής υποδηλώνουν σαφώς ότι τα ρυμουλκούμενα, όπως και τα ημιρυμουλκούμενα, αποτελούν αυτοτελή κατηγορία «οχήματος», κατά την έννοια της συγκεκριμένης διατάξεως, διακριτή από εκείνη στην οποία εμπίπτει και «οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά

μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών», του οποίου ο χαρακτηρισμός, αυτός καθεαυτόν, είναι ανεξάρτητος από το ζήτημα αν είναι συζευγμένο σε άλλο όχημα, κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

30 Αφετέρου, η άποψη ότι, όταν ένα ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο είναι συνδεδεμένο με οδικό ελκυστήρα, αποτελεί αγαθό μεταφερόμενο από τον οδικό ελκυστήρα ή σχηματίζει ενιαίο όχημα με αυτόν και χάνει επομένως την ιδιότητα του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, δεν συμβιβάζεται με το γεγονός ότι ο ορισμός του «οχήματος», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, είναι ανεξάρτητος από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το οικείο όχημα και, επομένως, αντιβαίνει στην αντικειμενική αντίληψη της εν λόγω έννοιας (πρβλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψεις 38 και 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Η άποψη αυτή δεν συνάδει επίσης και με το γεγονός η έκταση της υποχρεώσεως προς σύναψη σύμβασης ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει, για λόγους ασφάλειας δικαίου, να καθορίζεται εκ των προτέρων, δηλαδή πριν από ενδεχόμενη εμπλοκή του οικείου οχήματος σε ατύχημα (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 40).

31 Εξάλλου, η απώλεια της ιδιότητας του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, ενός ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, όταν είναι συνδεδεμένο με το έλκον όχημα, θα υπονόμευε την προβλεψιμότητα, τη σταθερότητα και τη συνέχεια της προβλεπόμενης στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας υποχρεώσεως ασφαλίσεως, η τήρηση της οποίας είναι ωστόσο αναγκαία για τη διασφάλιση της ασφάλειας δικαίου (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, σκέψη 52).

32 Έπεται ότι η άποψη ότι ένα ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν είναι συνδεδεμένο με οδικό ελκυστήρα, αποτελεί αγαθό μεταφερόμενο από τον οδικό ελκυστήρα ή ότι σχηματίζει, συνδεδεμένο με αυτόν, ένα ενιαίο όχημα και, επομένως, χάνει την ιδιότητα του «οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, δεν συνάδει με τη διάταξη αυτή. Κατά συνέπεια, υπό την επιφύλαξη της χρήσης της δυνατότητας του άρθρου 5 της οδηγίας 2009/103 από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου έχει τη συνήθη στάθμευσή του το οικείο ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, κάθε ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο υπόκειται στην υποχρέωση ασφάλισης κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, είτε είναι συνδεδεμένο είτε όχι με άλλο όχημα.

33 Ωστόσο, εν προκειμένω, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι, καίτοι η διαφορά της κύριας δίκης συνδέεται με τον χαρακτηρισμό του ημιρυμουλκούμενου όταν το εν λόγω όχημα είναι συνδεδεμένο με οδικό ελκυστήρα, ο εν λόγω χαρακτηρισμός δεν έχει, ωστόσο, σχέση με την υποχρέωση ασφαλίσεως του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, όπως η υποχρέωση αυτή ενσωματώθηκε στο ισπανικό δίκαιο. Δεν αμφισβητείται, εξάλλου, ότι για αμφότερα τα επίμαχα στην υπόθεση της κύριας δίκης οχήματα είχε συναφθεί σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία τους. Αντιθέτως, από τη δικογραφία προκύπτει επίσης ότι ο εν λόγω χαρακτηρισμός, ο οποίος προκύπτει από την ερμηνεία της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης ρύθμισης, συνεπάγεται ότι ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος ημιρυμουλκούμενου το οποίο έχει υποστεί ζημίες, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπόθεσης της κύριας δίκης, δεν θα αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος από το οποίο έλκεται το ημιρυμουλκούμενο κατά τον χρόνο επέλευσης του ατυχήματος. Η ερμηνεία αυτή αφορά

επομένως, υπό την επιφύλαξη των εξακριβώσεων στις οποίες οφείλει να προβεί το αιτούν δικαστήριο, την έκταση του δικαιώματος των ζημιωθέντων να αξιώσουν αποζημίωση βάσει της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου.

34 Υπενθυμίζεται επομένως, κατά δεύτερον, ότι από τις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι σκοπός της είναι, όπως και στην περίπτωση των ισχυουσών πριν από αυτή οδηγιών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, 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 (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 35).

35 Η οδηγία 2009/103 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 (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 36).

36 Πάντως, γίνεται 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 (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 46).

37 Συγκεκριμένα, από τον σκοπό της οδηγίας 2009/103 και από το γράμμα της, όπως και από τις οδηγίες τις οποίες κωδικοποιεί, προκύπτει ότι δεν αποβλέπει 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 (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 47).

38 Κατά συνέπεια, και βάσει ιδίως του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 2009/103, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη διατηρούν, κατ' αρχήν, την ευχέρεια να καθορίζουν, στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων αστικής ευθύνης, σε ποιες ειδικότερα περιπτώσεις υπάρχει υποχρέωση αποζημιώσεως για ζημίες προκαλούμενες από οχήματα, το εύρος της αποζημιώσεως και τους δικαιούχους (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 32, και της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 30).

39 Πάντως, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι η εφαρμοστέα κατά το εθνικό τους δίκαιο αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις της οδηγίας 2009/103 (αποφάσεις της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, σκέψη 30).

40 Τα κράτη μέλη οφείλουν, εξάλλου, να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης και οι εθνικές διατάξεις περί καταβολής αποζημιώσεως για τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν μπορούν να καταλύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα της εν λόγω οδηγίας (αποφάσεις της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψη 48).

41 Όσον αφορά την κάλυψη από την υποχρεωτική ασφάλιση των ζημιών που προκαλούνται στα αυτοκίνητα οχήματα, οι οποίες πρέπει να αποκατασταθούν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο περί αστικής ευθύνης, επισημαίνεται ότι καίτοι, βεβαίως, το άρθρο 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 καταλείπει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να καθορίζουν τις καλυπτόμενες ζημίες, καθώς και τα της εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, η εν λόγω οδηγία περιορίζει την ευχέρεια αυτή καθόσον καθιστά υποχρεωτική την κάλυψη ορισμένων ζημιών τουλάχιστον έως τα καθοριζόμενα ποσά. Στις ζημίες των οποίων η κάλυψη είναι υποχρεωτική περιλαμβάνονται οι «υλικές ζημίες», όπως διευκρινίζεται στο άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψεις 34 και 37).

42 Ωστόσο, δεν είναι αναγκαία η διευκρίνιση του εννοιολογικού περιεχομένου του όρου «υλικές ζημίες», κατά το άρθρο 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, προκειμένου να παρασχεθεί στο αιτούν δικαστήριο χρήσιμη απάντηση στην παρούσα υπόθεση, αλλά αρκεί η υπενθύμιση ότι, όσον αφορά τα πρόσωπα που έχουν αξίωση αποκατάστασης της υλικής ζημίας, αφενός, από τον συνδυασμό του άρθρου 1, σημείο 2, και του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας προκύπτει ότι η προστασία που πρέπει να εξασφαλίζεται δυνάμει αυτής εκτείνεται σε κάθε πρόσωπο που, κατά την εθνική νομοθεσία περί αστικής ευθύνης, δικαιούται να αξιώσει αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε από όχημα (απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 42).

43 Αφετέρου, παρότι το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/103 προσδιορίζει, βεβαίως, τις ειδικές κατηγορίες θυμάτων και προβλέπει ότι είναι υποχρεωτική η κάλυψη της σωματικής βλάβης την οποία τυχόν υπέστησαν τα πρόσωπα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του εν λόγω άρθρου, καθώς και η κάλυψη σωματικής βλάβης και υλικής ζημίας που υπέστησαν τα πρόσωπα που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, εφόσον αυτά έχουν δικαίωμα αποζημίωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού αστικού δικαίου, και, παρότι σκοπός της οδηγίας δεν ήταν να περιορίσει τον κύκλο των προστατευόμενων προσώπων, αλλά, αντιθέτως, να καταστήσει υποχρεωτική την κάλυψη των ζημιών που έχουν υποστεί ορισμένα πρόσωπα που θεωρούνται ιδιαίτερα ευάλωτα (πρβλ. απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 43), επιβάλλεται, εντούτοις, η διαπίστωση ότι ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος ημιρυμουλκούμενου το οποίο έχει υποστεί ζημία, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπόθεσης της κύριας δίκης, δεν περιλαμβάνεται στις κατηγορίες των θυμάτων ως προς τα οποία η εν λόγω οδηγία επιβάλλει την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος που προκάλεσε τη ζημία.

44 Επιπροσθέτως, καίτοι είναι αληθές ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί το πρακτικό τους αποτέλεσμα, οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνικές ρυθμίσεις οι οποίες θίγουν το αποτέλεσμα αυτό, καθόσον με τον αυτόματο αποκλεισμό ή τον δυσανάλογο περιορισμό του δικαιώματος του θύματος προς αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων διακυβεύουν την επίτευξη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων, τον οποίον εξακολουθεί να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, ο νομοθέτης της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, σκέψεις 38 και 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), τούτο εντούτοις δεν ισχύει όσον αφορά την ερμηνεία εθνικής ρύθμισης όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.

45 Συγκεκριμένα, ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος ημιρυμουλκούμενου το οποίο υπέστη ζημία υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν μπορεί να εξομοιωθεί με τα πρόσωπα τα οποία ο νομοθέτης της Ένωσης θεωρεί ως ιδιαιτέρως ευάλωτα, ούτε μπορεί να γίνει δεκτό ότι η περίπτωσή του παρουσιάζει ομοιότητες με τις περιπτώσεις θυμάτων για τις οποίες δικαιολογήθηκε τέτοια ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης.

46 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, πρώτο, δεύτερο και τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, σημεία 1 και 2, αυτής, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας βάσει της οποίας αποκλείονται από την ασφαλιστική κάλυψη και, επομένως, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οδικού ελκυστήρα οι υλικές ζημίες οι οποίες προκλήθηκαν σε ημιρυμουλκούμενο το οποίο ήταν συνδεδεμένο με τον οδικό ελκυστήρα κατά την επέλευση του ατυχήματος.

## Επί των δικαστικών εξόδων

47 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. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

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

**Το άρθρο 3, πρώτο, δεύτερο και τελευταίο 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, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, σημεία 1 και 2, αυτής, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας βάσει της οποίας αποκλείονται από την ασφαλιστική κάλυψη και, επομένως, από την αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οδικού ελκυστήρα οι υλικές ζημίες οι οποίες προκλήθηκαν σε ημιρυμουλκούμενο το οποίο ήταν συνδεδεμένο με τον οδικό ελκυστήρα κατά την επέλευση του ατυχήματος.**

(υπογραφές)