Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 20ής Δεκεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 3, πρώτο εδάφιο – Έννοια του όρου "κυκλοφορία οχημάτων" – Εθνική ρύθμιση που εξαιρεί την οδήγηση αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι "κατάλληλα για κυκλοφορία", πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό αυτό, είναι εντούτοις "κοινής χρήσεως"»

Στην υπόθεση C-334/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Audiencia Provincial de Albacete (περιφερειακό εφετείο του Albacete, Ισπανία) με απόφαση της 23ης Μαΐου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Ιουνίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

José Luis Núñez Torreiro

κατά

AIG Europe Limited, Sucursal en España, πρώην Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: L. Carrasco Marco, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Απριλίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι AIG Europe Limited, Sucursal en España και Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), εκπροσωπούμενες από τον J. Marín López, abogado,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την V. Ester Casas,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze και την J. Mentgen,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

– η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τον A. Joyce καθώς και από τις L. Williams και G. Hodge, επικουρούμενους από την G. Gilmore, barrister,

– το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενο από την J. Kraehling, επικουρούμενη από τον A. Bates, barrister,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους J. Rius και K.-P. Wojcik,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 14ης Ιουνίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 3 και 5 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 διαφοράς μεταξύ, αφενός, του José Luis Núñez Torreiro και, αφετέρου, της AIG Europe Limited, Sucursal en España, πρώην Chartis Europe Limited, Sucursal en España (στο εξής: AIG) και της Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (ισπανικής ενώσεως επιχειρήσεων ασφαλίσεως και αντασφαλίσεως) σχετικά με την καταβολή αποζημιώσεως με βάση την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: υποχρεωτική ασφάλιση) κατόπιν ατυχήματος που συνέβη σε πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 εκτίθενται τα 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 και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (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/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και

της οδηγίας [2000/26] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 […] 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 [Ένωση]. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της [Ένωσης] στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

[…]

(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 αυτής ορίζει τα εξής:

«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·

[…]»

5 Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει 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 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 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 Το άρθρο 29 της οδηγίας 2009/103 έχει ως εξής:

«Οι οδηγίες [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] και [2005/14] […] καταργ[ούνται] […]

Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες θεωρούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφαίνεται στο παράρτημα ΙΙ.»

Το ισπανικό δίκαιο

8 Το άρθρο 1 του Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehiculos a motor (νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως στην κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), ο οποίος κωδικοποιήθηκε με το Real Decreto Legislativo 8/2004 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 8/2004), της 29ης Οκτωβρίου 2004 (*BOE* αριθ. 267, της 5ης Νοεμβρίου 2004, σ. 3662) (στο εξής: νόμος περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων), προβλέπει τα εξής:

«1. 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.

[…]

6. Οι έννοιες των “μηχανοκίνητων οχημάτων” και του “τροχαίου περιστατικού” ορίζονται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου με κανονιστική διάταξη. Σε κάθε περίπτωση δεν λογίζονται ως τροχαία περιστατικά εκείνα που απορρέουν από τη χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος ως μέσου για τη διάπραξη εκ προθέσεως αδικημάτων κατά προσώπων και περιουσιακών στοιχείων.»

9 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων ορίζει τα εξής:

«Η ασφαλιστική εταιρία, στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως και δυνάμει της σχετικής ασφαλιστικής καλύψεως, οφείλει να καταβάλει στον ζημιωθέντα το ποσό που αντιστοιχεί στη ζημία που προκλήθηκε τόσο στον ίδιο όσο και στα περιουσιακά του στοιχεία, καθώς και τις δαπάνες και τυχόν άλλα έξοδα για τα οποία δικαιούται να αποζημιωθεί, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση αυτή εάν αποδείξει ότι από τα πραγματικά περιστατικά δεν στοιχειοθετείται προσωπική του αστική ευθύνη, σύμφωνα με το άρθρο 1 του παρόντος νόμου.

[…]»

10 Το άρθρο 2 του Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (βασιλικό διάταγμα 1507/2008 σχετικά με την έγκριση του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης στην κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων), της 12ης Σεπτεμβρίου 2008 (*BOE* αριθ. 222, της 13ης Σεπτεμβρίου 2008, σ. 37487) (στο εξής: κανονισμός περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως), έχει ως εξής:

«1. Στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και της καλύψεως της ασφαλιστικής ευθύνης που ρυθμίζει ο παρών κανονισμός, νοούνται ως “τροχαία περιστατικά” τα περιστατικά που προκύπτουν από τον κίνδυνο που ενέχει η οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων στην οποία αναφέρεται το προηγούμενο άρθρο. Στην κυκλοφορία συμπεριλαμβάνεται η οδήγηση εντός υπαίθριων και κλειστών χώρων σταθμεύσεως, σε δημόσιους και ιδιωτικούς δρόμους και εδάφη, εντός και εκτός αστικού ιστού, υπό τον όρο της καταλληλότητάς τους για την κυκλοφορία οχημάτων, καθώς και σε δρόμους ή εδάφη τα οποία είναι κοινής χρήσεως, καίτοι στερούνται της εν λόγω καταλληλότητας.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

11 Στις 28 Ιουνίου 2012 ο J. L. Núñez Torreiro, υπολοχαγός του ισπανικού στρατού, μετείχε σε νυχτερινές στρατιωτικές ασκήσεις σε πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων στην περιοχή Chinchilla (Ισπανία), όταν το στρατιωτικό τροχοφόρο όχημα παντός εδάφους τύπου «Aníbal» (στο εξής: επίμαχο όχημα), το οποίο ήταν ασφαλισμένο στην AIG στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως και εντός του οποίου επέβαινε ως επιβάτης, ανετράπη, προκαλώντας του διάφορα τραύματα. Το όχημα αυτό εκινείτο σε περιοχή που δεν προοριζόταν για τροχοφόρα οχήματα, αλλά για την κυκλοφορία ερπυστριοφόρων οχημάτων μάχης.

12 Βάσει του άρθρου 7 του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων, ο J. L. Núñez Torreiro ζήτησε από την AIG την καταβολή αποζημιώσεως ύψους 15 300,56 ευρώ για τη βλάβη που υπέστη λόγω του ατυχήματος αυτού.

13 Η AIG, στηριζόμενη στο άρθρο 1, παράγραφος 6, του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, αρνήθηκε να καταβάλει το ως άνω ποσό, για τον λόγο ότι το ατύχημα δεν οφειλόταν σε «τροχαίο περιστατικό», δεδομένου ότι προκλήθηκε όταν το επίμαχο όχημα εκινείτο επί πεδίου στρατιωτικών ασκήσεων στο οποίο η πρόσβαση μη στρατιωτικών οχημάτων κάθε τύπου ήταν περιορισμένη. Η εν λόγω ασφαλιστική εταιρία προέβαλε, συγκεκριμένα, ότι το έδαφος αυτό δεν ήταν «κατάλληλο για την κυκλοφορία οχημάτων» και, επιπλέον, δεν προοριζόταν για «κοινή χρήση», υπό την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού αυτού.

14 Ο J. L. Núñez Torreiro άσκησε αγωγή κατά της AIG ενώπιον του Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (πρωτοδικείο υπ' αριθ. 1 του Albacete, Ισπανία). Με απόφαση της 3ης Νοεμβρίου 2015, το εν λόγω δικαιοδοτικό όργανο απέρριψε την αγωγή με το σκεπτικό ότι τα τραύματα του J. L. Núñez Torreiro δεν προκλήθηκαν από «τροχαίο περιστατικό», διότι το όχημα στο οποίο επέβαινε εκινείτο σε έδαφος το οποίο ούτε ήταν κατάλληλο για κυκλοφορία ούτε προοριζόταν για κοινή χρήση.

15 Ο J. L. Núñez Torreiro άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, Audiencia Provincial de Albacete (περιφερειακού εφετείου του Albacete, Ισπανία), προβάλλοντας ότι το άρθρο 1, παράγραφος 6, του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, έχρηζαν συσταλτικής ερμηνείας, σύμφωνα με τα διδάγματα που απορρέουν, κατά την άποψή του, από την απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), με την οποία το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί η ευθύνη του ασφαλιστή εφόσον η χρησιμοποίηση του οχήματος ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του.

16 Το αιτούν δικαστήριο διατυπώνει επιφυλάξεις ως προς τη συμβατότητα του άρθρου 1, παράγραφος 6, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, προς το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, εφόσον οι ως άνω διατάξεις του εθνικού δικαίου έχουν ως αποτέλεσμα ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως αυτή που αποτελεί το αντικείμενο της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί, η σχετική με τη χρήση αυτοκινήτων οχημάτων ευθύνη δεν είναι υποχρεωτικά καλυπτόμενη από ασφάλιση. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι μόνες εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή είναι οι οριζόμενες στο άρθρο 5 της οδηγίας αυτής. Επιπλέον, το εν λόγω δικαστήριο επισημαίνει ότι, με την απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), το Δικαστήριο έκρινε, μεταξύ άλλων, ότι ο προσδιορισμός του περιεχομένου της έννοιας «κυκλοφορία οχημάτων», κατά το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, δεν μπορεί να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους.

17 Επομένως, κατά το αιτούν δικαστήριο, τα κράτη μέλη δύνανται να προβλέπουν εξαιρέσεις από την υποχρέωση ασφαλίσεως της προκύπτουσας από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων αστικής ευθύνης ή από την έννοια «κυκλοφορία οχημάτων» μόνον στο πλαίσιο του άρθρου 5 της οδηγίας 2009/103 ή όταν η χρησιμοποίηση του σχετικού οχήματος δεν ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του. Συνεπώς, οι εξαιρέσεις από την έννοια «τροχαίο περιστατικό», που προκύπτουν από τον περιορισμό, δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, της έννοιας των περιστατικών τέτοιου είδους μόνον σε εκείνα που λαμβάνουν χώρα σε έδαφος «κατάλληλο για την κυκλοφορία οχημάτων» ή σε έδαφος το οποίο «είναι κοινής χρήσεως, καίτοι στερείται της εν λόγω καταλληλότητας», είναι, κατά το αιτούν δικαστήριο, ασύμβατες με το δίκαιο της Ένωσης. Το ίδιο ισχύει, κατά το αιτούν δικαστήριο, και όσον αφορά το άρθρο 2, παράγραφοι 2 και 3, του ως άνω κανονισμού, που προβλέπει εξαίρεση από την υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων σε σχέση με τη χρήση των εν λόγω οχημάτων σε πίστες αθλητικών αγώνων, σε λιμένες και σε αερολιμένες, καθώς και ως μέσων της βιομηχανικής ή γεωργικής δραστηριότητας ή ως μέσων για τη διάπραξη εκ προθέσεως αδικημάτων.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Audiencia Provincial de Albacete (περιφερειακό εφετείο του Albacete) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί η έννοια “κυκλοφορία οχημάτων” ή “τροχαίο περιστατικό”, ως ασφαλιστικός κίνδυνος που πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση αστικής ευθύνης σχετικά με τη χρήση και την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία χρησιμοποιείται στο δίκαιο της Ένωσης (μεταξύ άλλων, στο άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103), να καθοριστεί από την εθνική νομοθεσία κράτους μέλους κατά τρόπο διαφορετικό σε σχέση με το δίκαιο της Ένωσης;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, μπορούν να εξαιρεθούν από την εν λόγω έννοια (πέραν των συγκεκριμένων προσώπων, πινακίδων ή ειδών οχημάτων, όπως επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2009/103) περιπτώσεις κυκλοφορίας ανάλογα με τον τόπο στον οποίο αυτή διεξάγεται, όπως, για παράδειγμα, είναι η κυκλοφορία σε δρόμους ή εδάφη “μη κατάλληλα” για την κυκλοφορία;

3) Ομοίως, μπορούν να εξαιρεθούν από την “κυκλοφορία οχημάτων” συγκεκριμένες δραστηριότητες του οχήματος που σχετίζονται με τον σκοπό της χρήσεώς του (όπως, ενδεικτικά, για αθλητική, βιομηχανική ή γεωργική χρήση) ή που σχετίζονται με την πρόθεση του οδηγού (όπως, ενδεικτικά, η εκ προθέσεως διάπραξη αδικήματος με τη χρήση του οχήματος);»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος

19 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημά του, που πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επιτρέπει να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως οι ζημίες που επέρχονται επ’ ευκαιρία της οδηγήσεως αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι «κατάλληλα για κυκλοφορία», πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό αυτό, είναι εντούτοις «κοινής χρήσεως».

20 Τα ερωτήματα αυτά στηρίζονται εν προκειμένω στην παραδοχή ότι είναι δυνατόν να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, δυνάμει της ισπανικής νομοθεσίας, οι ζημίες που προκύπτουν από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων σε πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων, όπως το

επίμαχο στην κύρια δίκη, για τον λόγο ότι το πεδίο αυτό συνιστά έδαφος ακατάλληλο για την κυκλοφορία οχημάτων το οποίο, επιπλέον, δεν είναι «κοινής χρήσεως», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως.

21 Συναφώς, το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5 της οδηγίας αυτής, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

22 Προκαταρκτικώς, πρέπει να επισημανθεί ότι ένα στρατιωτικό τροχοφόρο όχημα τύπου «Aníbal», όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» περί της οποίας γίνεται λόγος στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, δεδομένου ότι αποτελεί «αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών». Εξάλλου, δεν αμφισβητείται ότι το όχημα αυτό έχει συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους και ότι δεν το αφορά κάποια εξαίρεση θεσπισθείσα κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 της οδηγίας αυτής.

23 Προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα, πρέπει να προσδιοριστεί αν περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη εμπίπτουν στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας.

24 Επ' αυτού, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο προσδιορισμός του περιεχομένου της ίδιας έννοιας, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 (στο εξής: πρώτη οδηγία) το οποίο αντιστοιχεί, κατ' ουσίαν, στο άρθρο 3, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, δεν μπορεί να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους, αλλά συνιστά αυτοτελή έννοια του δικαίου της Ένωσης που πρέπει να ερμηνεύεται, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, υπό το πρίσμα, ιδίως, του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή και των σκοπών που επιδιώκονται με το νομοθέτημα του οποίου αποτελεί μέρος (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψεις 41 και 42, καθώς και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 31).

25 Συναφώς, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2009/103, με την εν λόγω οδηγία έγινε κωδικοποίηση της πρώτης οδηγίας, της δεύτερης οδηγίας 84/5, της τρίτης οδηγίας 90/232, της οδηγίας 2000/26 και της οδηγίας 2005/14. Με τις οδηγίες αυτές καθορίστηκαν σταδιακά οι υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την υποχρεωτική ασφάλιση. Με τις εν λόγω οδηγίες επιδιώχθηκε, αφενός, να διασφαλισθεί η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, να διασφαλισθεί ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο συνέβη το ατύχημα εντός της Ένωσης (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 26· της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 50, και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 32).

26 Από τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 προκύπτει, κατ' ουσίαν, ότι με την εν λόγω οδηγία επιδιώκεται η επίτευξη των ίδιων σκοπών.

27 Επιπλέον, 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 του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψεις 52 έως 55, καθώς και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 33).

28 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι ο χρησιμοποιούμενος στην εν λόγω διάταξη όρος «κυκλοφορία οχημάτων» δεν περιορίζεται στις περιπτώσεις οδικής κυκλοφορίας, ήτοι στην κυκλοφορία σε δημόσια οδό, αλλά καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 59, και της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 34).

29 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι, στο μέτρο που τα αυτοκίνητα οχήματα κατ' άρθρο 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας, του οποίου το γράμμα αντιστοιχεί σε εκείνο του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους, μπορούν συνήθως να χρησιμεύσουν ως μέσα μεταφοράς, εμπίπτει στην έννοια αυτή οποιαδήποτε χρήση ενός οχήματος ως μέσου μεταφοράς (απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψεις 37 και 38).

30 Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το περιεχόμενο της εν λόγω έννοιας δεν εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του εδάφους επί του οποίου χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα (απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 35).

31 Εξάλλου, ουδεμία διάταξη της οδηγίας 2009/103 περιορίζει την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως και της προστασίας που εξασφαλίζει η υποχρέωση αυτή στα θύματα ατυχημάτων προκληθέντων από αυτοκίνητα οχήματα, στις περιπτώσεις χρήσεως τέτοιων οχημάτων σε ορισμένα εδάφη ή σε ορισμένες οδούς (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 36).

32 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι το επίμαχο όχημα χρησιμοποιούνταν, κατά το χρονικό σημείο που ανετράπη με αποτέλεσμα να προκληθεί τραυματισμός του J. L. Núñez Torreiro, ως μέσο μεταφοράς.

33 Επομένως, τέτοια χρήση εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων», κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

34 Το γεγονός ότι, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, το επίμαχο όχημα εκινείτο, όταν ανετράπη, επί πεδίου στρατιωτικών ασκήσεων στο οποίο η πρόσβαση οποιουδήποτε μη στρατιωτικού οχήματος ήταν απαγορευμένη και σε περιοχή του πεδίου αυτού που δεν ήταν κατάλληλη για την κυκλοφορία τροχοφόρων οχημάτων, δεν είναι ικανό να επηρεάσει το ως άνω συμπέρασμα και, επομένως, να περιορίσει την υποχρέωση ασφαλίσεως που απορρέει από την ως άνω διάταξη.

35 Μια ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη έχει, όμως, ως συνέπεια να εξαρτάται η έκταση της καλύψεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως από τα χαρακτηριστικά του εδάφους επί του οποίου χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα. Πράγματι, η εν λόγω ρύθμιση καθιστά δυνατό τον περιορισμό της εκτάσεως της γενικής υποχρεώσεως ασφαλίσεως την οποία τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσμοθετήσουν, στην εσωτερική έννομη τάξη, δυνάμει του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 και, επομένως, της προστασίας που εξασφαλίζει η υποχρέωση αυτή στα θύματα ατυχημάτων προκληθέντων από αυτοκίνητα οχήματα, στις περιπτώσεις χρήσεως τέτοιων οχημάτων σε ορισμένα εδάφη ή σε ορισμένες οδούς.

36 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επιτρέπει να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως οι ζημίες που επέρχονται επ' ευκαιρία της οδηγήσεως αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι «κατάλληλα για κυκλοφορία», πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό αυτό, είναι εντούτοις «κοινής χρήσεως».

Επί του τρίτου ερωτήματος

37 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως το άρθρο 1, παράγραφος 6, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου περί αστικής ευθύνης και ασφαλίσεως αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως, η οποία εξαιρεί από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως τις ζημίες που προκύπτουν από τη χρήση των οχημάτων στο πλαίσιο αθλητικών, βιομηχανικών και γεωργικών δραστηριοτήτων, σε λιμένες και σε αερολιμένες, καθώς και στο πλαίσιο της εκ προθέσεως διαπράξεως αδικήματος.

38 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για τα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ερωτήματα που έχει υποβάλει το εθνικό δικαστήριο εντός του νομικού και πραγματικού πλαισίου το οποίο έχει προσδιορίσει με δική του ευθύνη και την ακρίβεια του οποίου δεν οφείλει να ελέγξει το Δικαστήριο, ισχύει το τεκμήριο ότι είναι λυσιτελή. Άρνηση του Δικαστηρίου να αποφανθεί επί της υποβληθείσας από εθνικό δικαστήριο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως χωρεί μόνον όταν προδήλως προκύπτει ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης η οποία ζητείται ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή επίσης όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (απόφαση της 20ής Ιουλίου 2017, Piscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, σκέψη 56 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

39 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι βλάβες που υπέστη ο J. L. Núñez Torreiro οφείλονται σε ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται ένα στρατιωτικό τροχοφόρο όχημα τύπου «Aníbal» το οποίο εκινείτο σε περιοχή ευρισκόμενη σε ένα πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων, η οποία προοριζόταν για την κυκλοφορία ερπυστριοφόρων οχημάτων μάχης. Επομένως, η διαφορά της κύριας δίκης δεν αφορά τη χρήση του οχήματος αυτού στο πλαίσιο αθλητικών, βιομηχανικών ή γεωργικών δραστηριοτήτων, σε λιμένες ή σε αερολιμένες, ή στο πλαίσιο της εκ προθέσεως διαπράξεως αδικήματος.

40 Υπό τις συνθήκες αυτές, προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία του άρθρου 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, η οποία ζητείται στο πλαίσιο του τρίτου ερωτήματος, ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης και, επομένως, το ερώτημα αυτό είναι απαράδεκτο.

Επί των δικαστικών εξόδων

41 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, 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 αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επιτρέπει να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως οι ζημίες που επέρχονται επ' ευκαιρία της οδηγήσεως αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι «κατάλληλα για κυκλοφορία», πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό αυτό, είναι εντούτοις «κοινής χρήσεως».

(υπογραφές)