Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 20ής Μαΐου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 3 – Υποχρέωση καλύψεως των υλικών ζημιών – Έννοια – Εθνική ρύθμιση η οποία περιορίζει την υποχρέωση καλύψεως των εξόδων ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματος μόνο στα έξοδα που αφορούν ρυμούλκηση εντός της επικράτειας του οικείου κράτους μέλους και των εξόδων σταθμεύσεως μόνο σε εκείνα που είναι αναγκαία λόγω ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο»

Στην υπόθεση C-707/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (πρωτοδικείο κεντρικού Łódź, Πολωνία) με απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Σεπτεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

K.S.

κατά

A.B.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η A.B., εκπροσωπούμενη από τον M. Samocik, radca prawny,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική.

– η Λεττονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικά από τις V. Soņeca και K. Pommere, στη συνέχεια από την K. Pommere,

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις J. Schmoll και M. Winkler-Unger,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις E. Τσερέπα-Lacombe και B. Sasinowska,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

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 του K.S. και της A.B. σχετικά με αίτηση επιστροφής των εξόδων σταθμεύσεως στη Λεττονία και ρυμουλκήσεως στην Πολωνία οχήματος και ημιρυμουλκούμενου τα οποία υπέστησαν ζημίες λόγω τροχαίου ατυχήματος που συνέβη στη Λεττονία.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Στις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 αναφέρονται τα εξής:

«(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. 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, με τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει 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·

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

[…]».

5 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», 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.

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε η ασφαλιστική σύμβαση να καλύπτει επίσης:

α) τις ζημίες που προκαλούνται στο έδαφος των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθεσίες στα κράτη αυτά·

[…].

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

Το λεττονικό δίκαιο

6 Το άρθρο 28 του Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης των κυρίων αυτοκίνητων οχημάτων), της 7ης Απριλίου 2004 (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, αριθ. 65), ως είχε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: λεττονικός νόμος περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων), προβλέπει τα εξής:

«Ως έξοδα μεταφοράς του οχήματος ή των συντριμμιών του νοούνται τα έξοδα της μεταφοράς του οχήματος ή των συντριμμιών του από τον τόπο του τροχαίου ατυχήματος στην κατοικία του κυρίου ή του εξουσιοδοτημένου χρήστη που οδηγούσε το όχημα κατά τον χρόνο του τροχαίου ατυχήματος, ή στον τόπο επισκευής εντός της Δημοκρατίας της Λεττονίας. Εάν κρίνεται απαραίτητο, στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, να παραμείνει το όχημα ή τα συντρίμμια του σε χώρο σταθμεύσεως, στη ζημία περιλαμβάνονται επίσης τα έξοδα για τη μεταφορά του οχήματος ή των συντριμμιών του σε κατάλληλο χώρο σταθμεύσεως, καθώς και τα έξοδα σταθμεύσεως.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

7 Στις 30 Οκτωβρίου 2014 συνέβη τροχαίο ατύχημα στην πόλη K. (Λεττονία), κατά το οποίο υπέστη ζημία ένα όχημα και το ημιρυμουλκούμενό του που ανήκαν στον K.S. και ήταν ταξινομημένα στην Πολωνία. Το όχημα και το ημιρυμουλκούμενο μεταφέρθηκαν, λόγω των ζημιών που είχαν υποστεί, σε χώρο σταθμεύσεως και στη συνέχεια ρυμουλκήθηκαν στην Πολωνία.

8 Τα έξοδα σταθμεύσεως στη Λεττονία ανήλθαν σε 6 020 πολωνικά ζλότι (PLN) (περίπου 1 292 ευρώ) και τα έξοδα ρυμουλκήσεως στην Πολωνία σε 32 860 PLN (περίπου 7 054 ευρώ).

9 Κατόπιν αιτήσεως επιστροφής εξόδων που υπέβαλε ο K.S., η A.B., ασφαλιστική εταιρία στην οποία ήταν ασφαλισμένη η αστική ευθύνη του υπαιτίου του ατυχήματος, του κατέβαλε αποζημίωση ύψους 4 492,44 PLN (περίπου 964 ευρώ) για τα έξοδα ρυμουλκήσεως στη Λεττονία. Αντιθέτως, η A.B. αρνήθηκε να καταβάλει οποιαδήποτε αποζημίωση για τα έξοδα σταθμεύσεως στη Λεττονία και για τα έξοδα ρυμουλκήσεως εκτός της λεττονικής επικράτειας.

10 Στις 23 Ιανουαρίου 2017, ο K.S. άσκησε ενώπιον του Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (πρωτοδικείου κεντρικού Łódź, Πολωνία) αγωγή με αίτημα να υποχρεωθεί η A.B. να του καταβάλει συνολικό ποσόν ύψους 28 527,56 PLN (περίπου 6 124 ευρώ) πλέον τόκων υπερημερίας για τα έξοδα ρυμουλκήσεως εκτός της λεττονικής επικράτειας και ποσόν ύψους 6 020 PLN (περίπου 1 292 ευρώ) για τα έξοδα σταθμεύσεως στη Λεττονία.

11 Αμυνόμενη, η A.B. υποστήριξε ότι, σύμφωνα με το εφαρμοστέο λεττονικό δίκαιο, όφειλε να αποδώσει μόνον τα έξοδα ρυμουλκήσεως εντός της λεττονικής επικράτειας και τα έξοδα σταθμεύσεως που σχετίζονται με ποινική ή άλλη διαδικασία.

12 Καταρχάς, το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ότι σύμφωνα με τη σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στα τροχαία ατυχήματα, η οποία συνήφθη στη Χάγη στις 4 Μαΐου 1971, το εφαρμοστέο δίκαιο στη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί είναι το δίκαιο του κράτους στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα, δηλαδή το λεττονικό δίκαιο.

13 Δεδομένου όμως ότι το άρθρο 28 του λεττονικού νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων δεν προβλέπει υποχρέωση καλύψεως ούτε των εξόδων ρυμουλκήσεως ζημιωθέντος οχήματος, όταν η ρυμούλκηση λαμβάνει χώρα εκτός της λεττονικής επικράτειας, ούτε των εξόδων σταθμεύσεως του ακινητοποιημένου οχήματος, εκτός αν αυτά δικαιολογούνται λόγω ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, το οποίο επιβάλλει στα κράτη μέλη τη γενική υποχρέωση να μεριμνούν ώστε να υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των οχημάτων.

14 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το άρθρο 3 δεν προσδιορίζει την έκταση της καλύψεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως που οφείλει να προβλέπει κάθε κράτος μέλος όσον αφορά την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων, ενώ το δεύτερο εδάφιο της διατάξεως αυτής απλώς διευκρινίζει ότι οι καλυπτόμενες ζημίες καθώς και οι όροι και οι συνθήκες της εν λόγω ασφαλίσεως καθορίζονται με βάση «τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο», το οποίο προβλέπει την υποχρέωση κάθε κράτους μέλους να λαμβάνει «όλα τα κατάλληλα μέτρα».

15 Επομένως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η φράση «όλα τα κατάλληλα μέτρα» έχει την έννοια ότι κάθε κράτος μέλος πρέπει να προβλέπει την κάλυψη του συνόλου των ζημιών από την υποχρεωτική ασφάλιση.

16 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι το νόημα της φράσεως αυτής του φαίνεται λιγότερο επαχθές στην απόδοσή του στην πολωνική γλώσσα απ' ό,τι στην αγγλική και γαλλική γλώσσα. Εν πάση περιπτώσει, όπως σημειώνει το εν λόγω δικαστήριο, η πολωνική νομολογία και θεωρία τάσσονται, στον τομέα της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, υπέρ της αρχής της πλήρους αποκαταστάσεως της ζημίας.

17 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3, τέταρτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία οχημάτων καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημίες και τις σωματικές βλάβες. Όπως σημειώνει, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι τα έξοδα ρυμουλκήσεως και σταθμεύσεως, όπως τα επίμαχα στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνιστούν υλικές ζημίες απορρέουσες από το ατύχημα. Επομένως, κατά το αιτούν δικαστήριο, η προϋπόθεση περί αιτιώδους συνάφειας πληρούται αναμφισβήτητα και η επίλυση της εκκρεμούσας ενώπιόν του διαφοράς εξαρτάται αποκλειστικώς και μόνον από την ερμηνεία του λεττονικού νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων.

18 Ωστόσο, κατά το αιτούν δικαστήριο, η γραμματική ερμηνεία του άρθρου 28 του ανωτέρω λεττονικού νόμου ενδέχεται να μη συνάδει με τον σκοπό του άρθρου 3 της οδηγίας 2009/103, δεδομένου ότι θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια να μην καλύπτει η ασφάλιση της αστικής ευθύνης υλική ζημία που προέκυψε λόγω τροχαίου ατυχήματος.

19 Πράγματι, πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος και όχι στη Λεττονία, το οποίο είναι θύμα τροχαίου ατυχήματος στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος, ενδεχομένως να στερούνταν το δικαίωμά του αποζημιώσεως για την υλική ζημία που συνίσταται, αφενός, στα έξοδα ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματός του στο κράτος καταγωγής του και, αφετέρου, στα έξοδα που συνδέονται με την ανάγκη σταθμεύσεως του εν λόγω οχήματος εντός της λεττονικής επικράτειας έως ότου ολοκληρωθεί η ρυμούλκησή του προκειμένου να επισκευασθεί.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (πρωτοδικείο κεντρικού Łódź) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 3 της οδηγίας [2009/103] την έννοια ότι, στο πλαίσιο "όλων των κατάλληλων μέτρων", κάθε κράτος μέλος πρέπει να μεριμνά ώστε η αστική ευθύνη που καλύπτεται από ασφαλιστή να καλύπτει το σύνολο της ζημίας, συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών του ζημιογόνου γεγονότος, όπως την αναγκαία μεταφορά του οχήματος του ζημιωθέντος στη χώρα καταγωγής του, καθώς και τα αναγκαία έξοδα σταθμεύσεως των οχημάτων;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο προπαρατεθέν ερώτημα, μπορούν τα κράτη μέλη να περιορίσουν με οιονδήποτε τρόπο την εν λόγω ευθύνη μέσω της νομοθεσίας τους;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

21 Με τα δύο ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική διάταξη βάσει της οποίας η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτει υποχρεωτικώς τη ζημία που συνίσταται στα έξοδα ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματος και στα έξοδα αναγκαστικής σταθμεύσεως του οχήματος αυτού μόνο στο μέτρο που η ρυμούλκηση πραγματοποιείται στο εσωτερικό του οικείου κράτους μέλους και η στάθμευση είναι αναγκαία

στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, εάν το εν λόγω άρθρο έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν, με οποιονδήποτε τρόπο, να περιορίσουν την ευθύνη αυτή.

22 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 θέτει, στο πρώτο εδάφιό του, τη γενική αρχή ότι κάθε κράτος μέλος οφείλει να λάβει όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση. Επιπλέον, το ίδιο άρθρο διευκρινίζει, στο δεύτερο εδάφιό του, ότι η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και προβλέπει, στο τελευταίο εδάφιό του, ότι η ασφάλιση που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημίες και τις σωματικές βλάβες.

23 Η υποχρέωση ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων για ζημίες σε βάρος τρίτων διαφέρει από την έκταση της αποζημιώσεως των τελευταίων βάσει της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου. Πράγματι, ενώ η πρώτη ορίζεται και εξασφαλίζεται από τη νομοθεσία 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 μνημονευόμενη νομολογία).

24 Επομένως, η νομοθεσία της Ένωσης δεν αποσκοπεί στην εναρμόνιση των συστημάτων αστικής ευθύνης των κρατών μελών και τα κράτη μέλη παραμένουν, καταρχήν, ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο σύστημα αστικής ευθύνης στα ατυχήματα που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων (πρβλ. απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

25 Κατά συνέπεια, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη διατηρούν, καταρχήν, 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 τα υπόχρεα προς τούτο πρόσωπα (πρβλ. απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, σκέψη 32).

26 Εντούτοις, τα κράτη μέλη οφείλουν, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους στον τομέα αυτόν, να τηρούν το δίκαιο της Ένωσης και οι εθνικές διατάξεις που ρυθμίζουν την αποζημίωση για ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκίνητων οχημάτων δεν μπορούν να καταλύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι η οδηγία 2009/103 αποσκοπεί στην προστασία των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα, την οποία παγίως επιδιώκει και ενισχύει ο νομοθέτης της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, σκέψη 47), και ότι, όπως προκύπτει επίσης από τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 20 της ως άνω οδηγίας, η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων «έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων». Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι η νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, της οποίας αποτελεί μέρος η οδηγία 2009/103, επιδιώκει, αφενός, να διασφαλίσει την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος της Ένωσης όσο και των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, σε περίπτωση προκλήσεως ατυχήματος με τέτοια οχήματα, την ενιαία μεταχείριση του θύματος, ανεξαρτήτως του τόπου επελεύσεως του

ατυχήματος εντός της Ένωσης (πρβλ. αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

28 Εν προκειμένω, από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι, μολονότι το άρθρο 28 του λεττονικού νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτων οχημάτων προβλέπει την υποχρέωση του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης να καλύψει τα έξοδα ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματος ή των συντριμμιών του οχήματος από τον τόπο του ατυχήματος έως τον τόπο κατοικίας του κυρίου του ή του εξουσιοδοτημένου χρήστη που οδηγούσε το όχημα κατά τον χρόνο του τροχαίου ατυχήματος ή έως τον τόπο επισκευής του οχήματος αυτού, η εν λόγω υποχρέωση ισχύει μόνο στην περίπτωση που η ρυμούλκηση πραγματοποιείται εντός της λεττονικής επικράτειας. Εξάλλου, ναι μεν η ως άνω διάταξη υποχρεώνει τον ασφαλιστή της αστικής ευθύνης να καλύψει τα έξοδα σταθμεύσεως του ζημιωθέντος οχήματος, πλην όμως η υποχρέωση αυτή ισχύει μόνον υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω έξοδα κατέστησαν αναγκαία «στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο».

29 Συναφώς, όσον αφορά, πρώτον, τα έξοδα ρυμουλκήσεως, διαπιστώνεται ότι ρύθμιση κράτους μέλους όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ενδέχεται να οδηγήσει σε κατάσταση στην οποία πρόσωπο του οποίου το όχημα, με συνήθη στάθμευση σε άλλο κράτος μέλος, υπέστη ζημία λόγω ατυχήματος που συνέβη στο έδαφος του πρώτου κράτους μέλους και για το οποίο έχει γεννηθεί η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία οχήματος, λαμβάνει από τον ασφαλιστή της εν λόγω αστικής ευθύνης μέρος μόνον της αποζημιώσεως για υλικές ζημίες η οποία προβλέπεται για τις ζημίες που προκαλούνται στα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος του πρώτου κράτους μέλους.

30 Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι μια τέτοια ρύθμιση προβλέπει την κάλυψη των εξόδων ρυμουλκήσεως μόνο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους, προκύπτει ότι πρόσωπο ευρισκόμενο σε κατάσταση όπως αυτή του K.S. δεν θα τύχει πλήρους καλύψεως των εξόδων ρυμουλκήσεως από τον ασφαλιστή στην περίπτωση κατά την οποία το όχημα ρυμουλκηθεί και επισκευασθεί στο κράτος μέλος όπου κατοικεί. Αντιθέτως, σε περίπτωση ανάλογου ατυχήματος του οποίου θύμα είναι πρόσωπο το οποίο έχει την κατοικία του στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα, το εν λόγω πρόσωπο θα τύχει εκ μέρους του εν λόγω ασφαλιστή πλήρους καλύψεως των εξόδων ρυμουλκήσεως του οχήματος έως τον τόπο κατοικίας του ή έως την επισκευή του οχήματος που βρίσκεται στο οικείο κράτος μέλος.

31 Κατά πάγια, όμως, νομολογία, εθνική διάταξη η οποία προβλέπει διάκριση στηριζόμενη στο κριτήριο της κατοικίας ενέχει τον κίνδυνο να αποβεί εις βάρος κυρίως των πολιτών άλλων κρατών μελών, στο μέτρο που οι κάτοικοι αλλοδαπής είναι συνηθέστατα αλλοδαποί (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 6ης Φεβρουαρίου 2014, Navileme και Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, σκέψη 14 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Επομένως, διαπιστώνεται ότι ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εισάγει διάκριση μεταξύ των ζημιωθέντων με βάση το κράτος μέλος κατοικίας τους.

33 Καίτοι είναι αληθές ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, καθόσον η διάταξη αυτή αναφέρεται σε «όλα τα κατάλληλα μέτρα», δεν προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος οφείλει να μεριμνά ώστε, στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις να καλύπτουν το σύνολο των ζημιών, γεγονός παραμένει ότι ο περιορισμός της

καλύψεως από την υποχρεωτική ασφάλιση των ζημιών που προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα δεν μπορεί να δικαιολογηθεί αποκλειστικώς και μόνο με βάση το κράτος μέλος κατοικίας του ζημιωθέντος. Πράγματι, το γεγονός ότι η κατοικία του ζημιωθέντος βρίσκεται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο συνέβη το ατύχημα δεν μπορεί, αυτό καθεαυτό, να δικαιολογήσει διαφορετική μεταχείριση όσον αφορά την κάλυψη της ζημίας από τον ασφαλιστή, λαμβανομένων υπόψη των σκοπών προστασίας που επιδιώκει η ως άνω οδηγία, όπως αυτοί εκτέθηκαν στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως.

34 Ωστόσο, η διαπίστωση αυτή δεν θίγει την εξουσία κάθε κράτους μέλους να περιορίζει, χωρίς να χρησιμοποιεί κριτήρια σχετικά με το έδαφός του, την επιστροφή των εξόδων ρυμουλκήσεως, ιδίως στην περίπτωση κατά την οποία τα τεχνικά μέσα επισκευής είναι προσβάσιμα σε τόπο σαφώς εγγύτερο εκείνου στον οποίο ζητείται η ρυμούλκηση και, ως εκ τούτου, τα έξοδα ρυμουλκήσεως σε άλλο κράτος μέλος είναι δυσανάλογα.

35 Δεύτερον, όσον αφορά τα έξοδα σταθμεύσεως, δεν προκύπτει από τη δικογραφία ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση, καθόσον προβλέπει την κάλυψη των εξόδων σταθμεύσεως που προκύπτουν «στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο», προβαίνει σε οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των προσώπων που κατοικούν στη Λεττονία και εκείνων που έχουν την κατοικία τους σε άλλο κράτος μέλος. Εντούτοις, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν οι περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης αφορούν περίπτωση κατά την οποία η στάθμευση του οχήματος πρέπει να θεωρηθεί ως «αναγκαία» για «οποιονδήποτε άλλο λόγο» και αν πράγματι δεν υφίσταται, συναφώς, διαφορετική μεταχείριση αναλόγως του τόπου κατοικίας του κυρίου ή του κατόχου του ζημιωθέντος οχήματος.

36 Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι:

– αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτει υποχρεωτικώς τη ζημία που συνίσταται στα έξοδα ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματος μόνον εφόσον η ρυμούλκηση πραγματοποιείται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους. Η διαπίστωση αυτή δεν θίγει την εξουσία του εν λόγω κράτους μέλους να περιορίζει, χωρίς να χρησιμοποιεί κριτήρια σχετικά με το έδαφός του, την επιστροφή των εξόδων ρυμουλκήσεως· και

– δεν αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία η ασφάλιση αυτή καλύπτει υποχρεωτικώς τις ζημίες που συνίστανται στα έξοδα σταθμεύσεως του ζημιωθέντος οχήματος μόνον αν η στάθμευση ήταν αναγκαία στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτός ο περιορισμός της καλύψεως εφαρμόζεται χωρίς να εισάγει διακριτική μεταχείριση αναλόγως του κράτους μέλους κατοικίας του κυρίου ή του κατόχου του ζημιωθέντος οχήματος.

Επί των δικαστικών εξόδων

37 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε 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) αποφασίζει:

Το άρθρο 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, έχει την έννοια ότι:

– **αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτει υποχρεωτικώς τη ζημία που συνίσταται στα έξοδα ρυμουλκήσεως του ζημιωθέντος οχήματος μόνον εφόσον η ρυμούλκηση πραγματοποιείται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους. Η διαπίστωση αυτή δεν θίγει την εξουσία του εν λόγω κράτους μέλους να περιορίζει, χωρίς να χρησιμοποιεί κριτήρια σχετικά με το έδαφός του, την επιστροφή των εξόδων ρυμουλκήσεως· και**

– **δεν αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους κατά την οποία η ασφάλιση αυτή καλύπτει υποχρεωτικώς τις ζημίες που συνίστανται στα έξοδα σταθμεύσεως του ζημιωθέντος οχήματος μόνον αν η στάθμευση ήταν αναγκαία στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτός ο περιορισμός της καλύψεως εφαρμόζεται χωρίς να εισάγει διακριτική μεταχείριση αναλόγως του κράτους μέλους κατοικίας του κυρίου ή του κατόχου του ζημιωθέντος οχήματος.**

(υπογραφές)