Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 26ης Μαρτίου 2015 *

«Προδικαστική παραπομπή — Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων — Οδηγία 90/232/ΕΟΚ — Άρθρο 2 — Διαφοροποίηση του ύψους του ασφαλίστρου αναλόγως του τόπου κυκλοφορίας του οχήματος»

Στην υπόθεση C-556/13,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Λιθουανία) με απόφαση της 17ης Οκτωβρίου 2013, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 28 Οκτωβρίου 2013, στο πλαίσιο της δίκης

«Litaksa» UAB

κατά

«BTA Insurance Company» SE,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, K. Jürimäe (εισηγήτρια), J. Malenovský, M. Safjan και A. Prechal, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: M. Aleksejev, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η UAB «Litaksa», εκπροσωπούμενη από τον D. Gintautas, advokatas,

— η Λιθουανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους D. Kriaučiūnas και A. Svinkūnaitė,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους A. Steiblytė και K.-P. Wojcik,

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

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η λιθουανική.

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005 (ΕΕ L 149, σ. 14, στο εξής: τρίτη οδηγία), καθώς επίσης και των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων και της γενικής αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της UAB «Litaksa» (στο εξής: Litaksa), εταιρίας οδικών μεταφορών, και της «BTA Insurance Company» SE (στο εξής: BTA), ασφαλιστικής εταιρίας, με αντικείμενο την επιστροφή των ασφαλιστικών αποζημιώσεων οι οποίες καταβλήθηκαν σε θύματα τροχαίων ατυχημάτων δυνάμει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου).

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Η οδηγία 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 L 263, σ. 11), κωδικοποίησε τις πέντε οδηγίες που είχαν εκδοθεί με σκοπό την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου.

4 Εντούτοις, δεδομένου ότι τα πραγματικά περιστατικά της κύρια δίκης έλαβαν χώρα πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/103, εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο εξακολουθεί να είναι εκείνο που συνθέτουν οι πέντε αυτές οδηγίες, κυρίως 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 L 103, σ. 1, στο εξής: πρώτη οδηγία), και η τρίτη οδηγία.

Η πρώτη οδηγία

5 Προς διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των ταξιδιωτών μεταξύ των κρατών μελών, η πρώτη οδηγία έθεσε σε εφαρμογή ένα σύστημα που βασίζεται, αφενός, στην κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας ασφαλίσεως κατά τη διέλευση των συνόρων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, αφετέρου, στην υποχρέωση κάθε κράτους μέλους να λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία των οχημάτων να καλύπτεται από ασφάλιση.

6 Για τον σκοπό αυτό, το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα [...] ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση. Η έκταση της καλυπτομένης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.

2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε απαραίτητο μέτρο ώστε η ασφαλιστική σύμβαση να καλύπτει επίσης:

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

[...]».

Η τρίτη οδηγία

7 Η έκτη, η έβδομη, η δωδέκατη και η δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας έχουν ως εξής:

«[εκτιμώντας:] ότι πρέπει να αρθεί κάθε αβεβαιότητα ως προς την εφαρμογή της πρώτης περίπτωσης της παραγράφου 2 του άρθρου 3 της [πρώτης οδηγίας]· ότι όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υποχρεωτικής καλύψεως στον τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να καλύπτουν όλο το έδαφος της [Ένωσης]·

[εκτιμώντας:] ότι, προς το συμφέρον του ασφαλιζομένου, θα πρέπει επιπλέον κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο να διασφαλίζει, σε κάθε κράτος μέλος, έναντι ενιαίου ασφαλίστρου, την κάλυψη που απαιτείται από τη νομοθεσία του ή την κάλυψη που απαιτεί η νομοθεσία του κράτους μέλους της συνήθους στάθμευσης του οχήματος, όταν αυτή η τελευταία είναι υψηλότερη·

[...]

[εκτιμώντας:] ότι θα πρέπει να συμπληρωθούν κατά τρόπο ενιαίο[, η πρώτη οδηγία και 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 L 8, σ. 17)], λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω επιχειρήματα·

[εκτιμώντας:] ότι ένα τέτοιο συμπλήρωμα, έχοντας ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της προστασίας των ασφαλισμένων και των θυμάτων από ατυχήματα, θα διευκολύνει ακόμη περισσότερο τη διέλευση των εσωτερικών συνόρων της [Ένωσης] και συνεπώς την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς· ότι συνεπώς θα πρέπει να ληφθεί ως βάση υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή.»

8 Το άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα [συμβόλαια υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου]:

— καλύπτουν, βάσει ενιαίου ασφαλίστρου, και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, ολόκληρο το έδαφος της [Ένωσης], συμπεριλαμβανομένου και του χρονικού διαστήματος τυχόν παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της σύμβασης και

— εξασφαλίζουν, βάσει αυτού του ίδιου ενιαίου ασφαλίστρου, σε κάθε κράτος μέλος, την κάλυψη που απαιτείται από τη νομοθεσία του ή την κάλυψη που απαιτεί η νομοθεσία του κράτους μέλους της συνήθους στάθμευσης του οχήματος, όταν αυτή η τελευταία είναι υψηλότερη.»

Το λιθουανικό δίκαιο

9 Το άρθρο 10 του νόμου περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas), της 14ης Ιουνίου 2001 (*Žin.*, 2004, nº 100-3718), το οποίο τιτλοφορείται «Εδαφική κάλυψη μιας ασφαλιστικής συμβάσεως», ορίζει στην παράγραφο 1:

«Μετά την καταβολή του ενιαίου (κύριου) ασφαλίστρου, η ασφαλιστική σύμβαση οχήματος με συνήθη στάθμευση επί του εδάφους της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, ή η συναπτόμενη στα σύνορα ασφαλιστική σύμβαση παρέχει, καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης κάθε τυχόν παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη διάρκεια της σύμβασης, εντός κάθε κράτους μέλους, την κάλυψη που απαιτείται από τη νομοθεσία του κράτους μέλους αυτού σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, ή την κάλυψη που προκύπτει από τον παρόντα νόμο, όταν αυτή η τελευταία είναι υψηλότερη. Η ασφαλιστική σύμβαση οχήματος με συνήθη στάθμευση επί του εδάφους της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, βάσει της οποίας εκδίδεται πράσινη κάρτα ασφαλίσεως, παρέχει επίσης ασφαλιστική κάλυψη εντός των τρίτων κρατών που μνημονεύονται στην πράσινη αυτή κάρτα.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

10 Στις 24 Φεβρουαρίου 2008 η Litaksa και η BTA συνήψαν δύο συμβάσεις υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης της Litaksa που προκύπτει από την κυκλοφορία δύο οχημάτων ιδιοκτησίας της, για την περίοδο από 25 Νοεμβρίου 2008 έως 24 Νοεμβρίου 2009. Στις οικείες ασφαλιστικές συμβάσεις οριζόταν ότι τα οχήματα αυτά θα χρησιμοποιούνταν μόνο για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί λιθουανικού εδάφους. Επιπλέον, οι συμβάσεις αυτές επέβαλαν στη Litaksa την υποχρέωση, στην περίπτωση που θα προτίθετο να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω οχήματα για περίοδο άνω των 28 ημερών εντός άλλου κράτους μέλους ή να μεταφέρει σε αυτό επιβάτες ή εμπορεύματα, να ενημερώσει προηγουμένως σχετικώς την BTA και να καταβάλει πρόσθετο ασφάλιστρο επί τούτου.

11 Το 2009, τα δύο οχήματα που ανήκαν στη Litaksa ενεπλάκησαν σε τροχαία ατυχήματα που συνέβησαν στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Γερμανία, χωρίς η Litaksa να έχει προηγουμένως ανακοινώσει στην BTA την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει τα οχήματα αυτά στα εν λόγω κράτη μέλη.

12 Η BTA αποζημίωσε τα θύματα των ατυχημάτων αυτών και, εν συνεχεία, εκτιμώντας ότι η Litaksa δεν είχε τηρήσει τις ρήτρες των επίμαχων στην κύρια δίκη συμβάσεων, οι οποίες την υποχρέωναν να ανακοινώσει την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει τα οχήματα αυτά εντός άλλου κράτους μέλους, προσέφυγε ενώπιον του Kauno miesto apylinkės teismas (Πρωτοδικείο του Kaunas) με αίτημα να υποχρεωθεί η Litaksa να της επιστρέψει το ήμισυ των αποζημιώσεων που καταβλήθηκαν στα θύματα.

13 Με απόφαση της 30ής Ιουλίου 2012, το Kauno miesto apylinkės teismas έκανε δεκτό το αίτημα της BTA. Κατόπιν ασκήσεως εφέσεως από τη Litaksa κατά της ανωτέρω αποφάσεως, το Kauno apygardos teismas (Περιφερειακό Δικαστήριο του Kaunas), με διάταξη της 27ης Δεκεμβρίου 2012, αφενός, ακύρωσε μερικώς την απόφαση του Kauno miesto apylinkės teismas, καθότι τμήμα των αξιώσεων της BTA έναντι της Litaksa είχε παραγραφεί, αφετέρου, επιβεβαίωσε την ως άνω απόφαση καθόσον υποχρέωνε τη Litaksa να καταβάλει στην BTA τις υπολειπόμενες οφειλές, αφού επισήμανε, όπως ακριβώς και το Kauno miesto apylinkės teismas, ότι η παράβαση των ρητρών μιας συμβάσεως υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου μπορούσε να δικαιολογήσει την προβολή έναντι του ασφαλιζομένου αξιώσεως για μερική μόνον επιστροφή των αποζημιώσεων που κατέβαλε ο ασφαλιστής. Η Litaksa άσκησε ακολούθως αίτηση αναιρέσεως ενώπιον του Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (ανώτατο δικαστήριο της Λιθουανίας).

14 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η εξέταση της αιτήσεως αναιρέσεως που άσκησε η Litaksa προϋποθέτει την εξέταση του ζητήματος κατά πόσον τα μέρη σε μια σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου μπορούν να συμφωνούν την εφαρμογή διαφορετικού ασφαλίστρου αναλόγως του αν το όχημα το οποίο αφορά η σύμβαση κυκλοφορεί αποκλειστικώς εντός του εδάφους του κράτους μέλους της συνήθους στάθμευσής του ή εντός ολόκληρου του εδάφους της Ένωσης.

15 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας απαιτεί να καλύπτουν οι συμβάσεις υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου, βάσει ενιαίου ασφαλίστρου, ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης. Το ανωτέρω δικαστήριο διερωτάται, ως εκ τούτου, κατά πόσον η διαφοροποίηση του ύψους του ασφαλίστρου αναλόγως του εδάφους εντός του οποίου χρησιμοποιείται το όχημα αντιβαίνει στο άρθρο αυτό. Συγκεκριμένα, καίτοι μια τέτοια διαφοροποίηση δεν ασκεί επιρροή στην αποζημίωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, δεδομένου ότι αυτά αποζημιώνονται οιοδήποτε και αν είναι το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα, η διαφοροποίηση αυτή θα μπορούσε να παραβλέψει το συμφέρον του ασφαλιζομένου, του οποίου η προστασία φαίνεται να είναι ένας εκ των σκοπών που επιδιώκει το άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας. Πράγματι, εάν ο ασφαλιστής είχε τη δυνατότητα, σε περίπτωση ατυχήματος που συνέβη σε κράτος μέλος άλλο από το προβλεπόμενο στη σύμβαση, να στραφεί κατά του ασφαλιζομένου για να ανακτήσει τμήμα των αποζημιώσεων που καταβλήθηκαν στα θύματα, θα ελλόχευε ο κίνδυνος να μην καλύπτει η σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου το συνολικό έδαφος της Ένωσης, κατά την έννοια του προμνησθέντος άρθρου. Τέλος, κατά το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να καθοριστεί εάν τυχόν διαφοροποίηση του ύψους του ασφαλίστρου αναλόγως του εδάφους όπου χρησιμοποιείται το όχημα διακυβεύει τον επιδιωκόμενο από την πρώτη και την τρίτη οδηγία σκοπό περί ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων και παραβιάζει τη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Lietuvos Aukščiausiasis Teismas αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας την έννοια ότι οι συνάπτοντες ασφαλιστική σύμβαση δεν έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν σε συμφωνία για εδαφικό περιορισμό της ασφαλιστικής καλύψεως για τον ασφαλιζόμενο (να εφαρμόζουν διαφορετικό ασφάλιστρο αναλόγως του τόπου στον οποίο χρησιμοποιείται το όχημα – είτε στο συνολικό έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε μόνον στη Δημοκρατία της Λιθουανίας), αλλά, σε κάθε περίπτωση, χωρίς να περιορίζεται η ασφαλιστική κάλυψη των θυμάτων, δηλαδή να καθορίζουν τη χρήση του οχήματος εκτός της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, εντός άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως παράγοντα που αυξάνει τον ασφαλιστικό κίνδυνο, με συνέπεια να πρέπει να καταβάλλεται πρόσθετο ασφάλιστρο;

2) Πρέπει η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των οχημάτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και η γενική αρχή ισότητας (απαγορεύσεως των διακρίσεων) που ισχύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ερμηνευθούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να συνιστά παραβίασή τους η προμνησθείσα συμφωνία των συναπτόντων ασφαλιστική σύμβαση, στο πλαίσιο της οποίας ο ασφαλιστικός κίνδυνος συνδέεται με την εδαφική χρήση του οχήματος;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

17 Με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας έχει την έννοια ότι αντιστοιχεί σε «ενιαίο ασφάλιστρο», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, ένα ασφάλιστρο το ύψος του οποίου διαφέρει αναλόγως του αν το ασφαλιζόμενο όχημα κυκλοφορεί αποκλειστικώς εντός του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του ή εντός του συνολικού εδάφους της Ένωσης.

18 Δυνάμει του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα συμβόλαια υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου καλύπτουν, βάσει ενιαίου ασφαλίστρου και καθ' όλη τη διάρκεια της συμβάσεως, ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου και του χρονικού διαστήματος τυχόν παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της συμβάσεως. Επιπλέον, πάντα κατά το άρθρο αυτό, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα εν λόγω συμβόλαια να εξασφαλίζουν, βάσει αυτού του ίδιου ενιαίου ασφαλίστρου, σε κάθε κράτος μέλος, την κάλυψη που απαιτείται από τη νομοθεσία του ή την κάλυψη που απαιτεί η νομοθεσία του κράτους μέλους της συνήθους σταθμεύσεως του οχήματος, όταν αυτή είναι υψηλότερη.

19 Από το γράμμα του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας προκύπτει ότι όλα τα συμβόλαια υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου πρέπει να προσφέρουν, ως αντάλλαγμα στην καταβολή ενιαίου ασφαλίστρου, κάλυψη ισχύουσα σε ολόκληρη την Ένωση.

20 Η υποχρέωση που επιβάλλεται στα κράτη μέλη ενισχύεται, επομένως, με τη μνημονευόμενη στο ίδιο άρθρο απαίτηση, κατά την οποία η κάλυψη αυτή πρέπει να εξακολουθεί να ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια της συμβάσεως, συμπεριλαμβανομένου και του χρονικού διαστήματος τυχόν παραμονής του οχήματος σε κράτη μέλη άλλα από εκείνο της συνήθους στάθμευσής του.

21 Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, εντούτοις, να διευκρινιστεί κατά πόσον ένα συμβόλαιο υποχρεωτικής ασφαλίσεως αυτοκινήτου πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως εκείνες του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης όπου σε αντάλλαγμα για το αρχικό ασφάλιστρο ο ασφαλιστής δεσμεύεται να αποζημιώσει τα θύματα ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται το ασφαλιζόμενο όχημα, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους όπου σημειώνονται τα ατυχήματα αυτά, δύναται, όμως, να στραφεί κατά του ασφαλιζομένου προκειμένου να του επιστραφεί το ήμισυ των καταβληθεισών αποζημιώσεων οσάκις τα ατυχήματα αυτά συμβαίνουν εντός κράτους μέλους άλλου από εκείνο της συνήθους σταθμεύσεως του οικείου οχήματος.

22 Πρέπει, επομένως, να καθορισθεί εάν οι σχετικές με το ενιαίο ασφάλιστρο και την εδαφική έκταση της ασφαλιστικής καλύψεως διατάξεις του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας αφορούν αποκλειστικώς τις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και θύματος ή, επίσης, αυτές μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου.

23 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά, επίσης, το γενικό πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (αποφάσεις Csonka κ.λπ., EU:C:2013:512, σκέψη 23, και Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 42).

24 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η τρίτη οδηγία εντάσσεται στο πλαίσιο του συστήματος που καθιερώνει η πρώτη οδηγία και αποσκοπεί στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων.

25 Με το σύστημα αυτό, ο νομοθέτης της Ένωσης επέβαλε σε κάθε κράτος μέλος την υποχρέωση να μεριμνά ώστε, με την επιφύλαξη σαφώς προσδιοριζόμενων εξαιρέσεων, κάθε κύριος ή κάτοχος οχήματος που συνήθως σταθμεύει στο έδαφός του να συνάψει με ασφαλιστική εταιρία σύμβαση για την κάλυψη, τουλάχιστον εντός των ορίων που καθορίζονται από το δίκαιο της Ένωσης, της αστικής ευθύνης που προκύπτει από το όχημα αυτό (απόφαση Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψη 28).

26 Στο πλαίσιο αυτό, όπως προκύπτει από τη δωδέκατη και τη δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της, η τρίτη οδηγία θεσπίστηκε για να συμπληρώσει κατά τρόπο ενιαίο, μεταξύ άλλων, την πρώτη οδηγία, με σκοπό να ενισχυθεί όχι μόνον η προστασία των θυμάτων από ατυχήματα που προκαλούνται από την κυκλοφορία ενός οχήματος, αλλά επίσης η προστασία των ασφαλιζομένων, καθώς επίσης με σκοπό να διευκολυνθεί ακόμη περισσότερο η διέλευση των εσωτερικών συνόρων της Ένωσης και συνεπώς η εγκαθίδρυση και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, τούτο δε με βάση ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή.

27 Κατά την έβδομη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας, είναι, ιδίως, προς το συμφέρον του ασφαλιζομένου, το ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο να διασφαλίζει, σε κάθε κράτος μέλος, έναντι ενιαίου ασφαλίστρου, την κάλυψη που απαιτείται από τη νομοθεσία του ή την κάλυψη που απαιτεί η νομοθεσία του κράτους μέλους της συνήθους σταθμεύσεως του οχήματος, όταν αυτή η τελευταία είναι υψηλότερη.

28 Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι μια ασφαλιστική εργασία χαρακτηρίζεται, κατά γενική αποδοχή, από το ότι ο ασφαλιστής αναλαμβάνει, μετά την καταβολή του ασφαλίστρου, να προβεί, σε περίπτωση επελεύσεως του καλυπτομένου κινδύνου, στη συμφωνηθείσα κατά τη σύναψη της συμβάσεως παροχή προς τον ασφαλιζόμενο (αποφάσεις CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, σκέψη 17, και Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, σκέψη 37).

29 Δεδομένων του πλαισίου και των σκοπών αυτών, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι σχετικές με το ενιαίο ασφάλιστρο και την εδαφική έκταση της ασφαλιστικής καλύψεως διατάξεις του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας αφορούν όχι μόνον τις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και θύματος, αλλά, επίσης, αυτές μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου. Ειδικότερα, οι διατάξεις αυτές συνεπάγονται ότι, ως αντάλλαγμα στην καταβολή από τον ασφαλιζόμενο του ενιαίου ασφαλίστρου, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει, καταρχήν, τον κίνδυνο αποζημιώσεως των θυμάτων ενδεχόμενου ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται το ασφαλιζόμενο όχημα, τούτο δε ανεξαρτήτως του κράτους μέλους της Ένωσης εντός του οποίου χρησιμοποιείται το όχημα αυτό ή εντός του οποίου συμβαίνει το ατύχημα αυτό.

30 Εντεύθεν προκύπτει ότι δεν αντιστοιχεί σε «ενιαίο ασφάλιστρο», κατά την έννοια του άρθρου 2 της τρίτης οδηγίας, ένα ασφάλιστρο το ύψος του οποίου διαφέρει αναλόγως του αν το ασφαλιζόμενο όχημα κυκλοφορεί αποκλειστικώς εντός του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του ή εντός του συνολικού εδάφους της Ένωσης. Πράγματι, μια τέτοια διαφοροποίηση έχει ως αποτέλεσμα, αντιθέτως προς ό,τι προβλέπει το άρθρο αυτό, να εξαρτάται η δέσμευση ανάληψης του κινδύνου από τον ασφαλιστή, ο οποίος προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος εκτός του κράτους μέλους της συνήθους σταθμεύσεως, από την καταβολή πρόσθετου ασφαλίστρου.

31 Λαμβανομένων υπόψη όλων των προηγηθεισών σκέψεων, στο πρώτο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2 της τρίτης οδηγία έχει την έννοια ότι δεν αντιστοιχεί σε «ενιαίο ασφάλιστρο», κατά την έννοια του άρθρου αυτού, ένα ασφάλιστρο το ύψος του οποίου διαφέρει αναλόγως του αν το ασφαλιζόμενο όχημα κυκλοφορεί αποκλειστικώς εντός του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του ή εντός του συνολικού εδάφους της Ένωσης.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

32 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση επί του δευτέρου ερωτήματος.

Επί των δικαστικών εξόδων

33 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 (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 2 της τρίτης 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, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, έχει την έννοια ότι δεν αντιστοιχεί σε «ενιαίο ασφάλιστρο», κατά την έννοια του άρθρου αυτού, ένα ασφάλιστρο το ύψος του οποίου διαφέρει αναλόγως του αν το ασφαλιζόμενο όχημα κυκλοφορεί αποκλειστικώς εντός του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του ή εντός του συνολικού εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(υπογραφές)