Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 20ής Ιουλίου 2017 *

«Προδικαστική παραπομπή – Ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 72/166/ΕΟΚ – Άρθρο 3, παράγραφος 1 – Δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ – Άρθρο 2, παράγραφος 1 – Ασφαλιστική σύμβαση συναφθείσα βάσει ψευδών δηλώσεων σχετικά με την ιδιοκτησία του οχήματος και την ταυτότητα του συνήθους οδηγού του – Λήπτης της ασφαλίσεως – Έλλειψη οικονομικού συμφέροντος προς σύναψη της ανωτέρω συμβάσεως – Απόλυτη ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως – Αντιτάξιμο σε τρίτους, θύματα ατυχήματος»

Στην υπόθεση C-287/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατο Δικαστήριο, Πορτογαλία) με απόφαση της 4ης Μαΐου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Fidelidade-Companhia de Seguros SA

κατά

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Inez Fernandes και M. Figueiredo, καθώς και από την M. Rebelo,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την P. Costa de Oliveira και τον K.-Ph. Wojcik,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 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, στο εξής: πρώτη οδηγία), του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 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, στο εξής: δεύτερη οδηγία), καθώς και του άρθρου 1 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 1990, L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Fidelidade-Companhia de Seguros SA και, αφετέρου, του Caisse Suisse de Compensation, του Fundo de Garantia Automóvel (Επικουρικού κεφαλαίου ασφαλίσεως ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων), της Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, της Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, της Catarina Ferreira Seemann, του José Batista Pereira και της Teresa Rosa Teixeira, σχετικά με τη συμβατότητα προς τις προαναφερθείσες διατάξεις εθνικής ρυθμίσεως βάσει της οποίας είναι απολύτως άκυρη η ασφαλιστική σύμβαση η οποία συνήφθη βάσει ψευδών δηλώσεων σχετικά με την ταυτότητα του ιδιοκτήτη αυτοκινήτου οχήματος και την ταυτότητα του συνήθους οδηγού του.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«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 καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και οι συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.»

4 Η έκτη και η έβδομη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας έχουν ως εξής:

«[εκτιμώντας] ότι είναι ανάγκη να προβλεφθεί ένας οργανισμός που θα εξασφαλίζει ότι το θύμα δεν θα παραμένει χωρίς αποζημίωση στην περίπτωση που το όχημα που προξένησε το ατύχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή είναι αγνώστων στοιχείων· είναι σημαντικό, χωρίς να τροποποιηθούν οι διατάξεις που

εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, όσον αφορά τον επικουρικό ή μη χαρακτήρα της παρέμβασης του οργανισμού αυτού, καθώς και οι εφαρμοστέοι κανόνες σε θέματα υποκατάστασης, να προβλεφθεί ότι το θύμα ενός τέτοιου ατυχήματος μπορεί να στραφεί απευθείας στον οργανισμό αυτό, ως πρώτο σημείο επαφής· είναι σκόπιμο, πάντως, να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να εφαρμόσουν ορισμένες εξαιρέσεις περιορισμένης έκτασης όσον αφορά την παρέμβαση του οργανισμού αυτού και να προβλέψουν, σε περίπτωση υλικών ζημιών που προκάλεσε όχημα αγνώστων στοιχείων, δεδομένων των κινδύνων απάτης, ότι η αποζημίωση παρομοίων ζημιών μπορεί να περιοριστεί ή να αποκλειστεί·

[εκτιμώντας] ότι είναι προς το συμφέρον των θυμάτων τα αποτελέσματα ορισμένων ρητρών απαλλαγής να περιορίζονται στις σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του υπευθύνου για το ατύχημα· […] οπωσδήποτε, σε περιπτώσεις οχημάτων που έχουν κλαπεί ή αποκτηθεί με χρήση βίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ότι ο προαναφερθείς οργανισμός παρεμβαίνει για να αποζημιώσει το θύμα».

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, του οποίου αποστολή είναι να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφαλίσεως, τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή το οποίο δεν είναι ασφαλισμένο (στο εξής: εθνικός οργανισμός). Το τρίτο εδάφιο της διατάξεως αυτής ορίζει τα κάτωθι:

«[…] [Τ]α κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν από την παρέμβαση του οργανισμού αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, στην περίπτωση που ο οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.»

6 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

– στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση,

ή

– τα οποία δεν διαθέτουν άδεια οδηγήσεως του σχετικού οχήματος,

ή

– τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος,

να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.

Πάντως η διάταξη ή η ρήτρα που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση μπορούν να αντιταχθούν σε πρόσωπα που επιβιβάσθηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί.

[…]»

7 Στην τέταρτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας αναφέρονται τα εξής:

«[εκτιμώντας] ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας».

8 Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής προβλέπει τα εξής:

«Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της [δεύτερης οδηγίας], η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.»

Το πορτογαλικό δίκαιο

9 Η πρώτη οδηγία μεταφέρθηκε στο πορτογαλικό δίκαιο με το Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (νομοθετικό διάταγμα 522/85 περί της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων), της 31ης Δεκεμβρίου 1985. Το εν λόγω νομοθετικό διάταγμα, όπως τροποποιήθηκε με το Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (νομοθετικό διάταγμα 72-A/2003 περί νομοθετικής ρυθμίσεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως), της 14ης Απριλίου 2003, το οποίο ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 522/85), προβλέπει, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, την υποχρέωση ασφαλίσεως μηχανοκίνητου οχήματος χερσαίας κυκλοφορίας ως ακολούθως:

«Κάθε πρόσωπο δυνάμενο να είναι αστικώς υπεύθυνο για την αποκατάσταση υλικής ζημίας και ηθικής βλάβης απορρέουσας από σωματική βλάβη ή υλική ζημία που προκλήθηκε σε τρίτους από μηχανοκίνητο όχημα χερσαίας κυκλοφορίας, καθώς και από τα ρυμουλκούμενα ή τα ημι-ρυμουλκούμενα αυτού, οφείλει, προκειμένου τα οχήματά του να λάβουν άδεια κυκλοφορίας, να έχει συνάψει ασφαλιστική σύμβαση καλύπτουσα την αστική ευθύνη, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νομοθετικού διατάγματος.»

10 Το άρθρο 2 του νομοθετικού διατάγματος 522/85, περί των προσώπων που βαρύνονται με την υποχρέωση ασφαλίσεως, προβλέπει τα εξής:

«1 – Η υποχρέωση ασφαλίσεως βαρύνει τον ιδιοκτήτη του οχήματος, πλην των περιπτώσεων επικαρπίας, πωλήσεως με παρακράτηση της κυριότητας ή χρηματοδοτικής μισθώσεως, στις οποίες η υποχρέωση αυτή βαρύνει, αντιστοίχως, τον επικαρπωτή, τον αγοραστή ή τον μισθωτή.

2 – Εάν οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο συνάψει, όσον αφορά το όχημα, ασφαλιστική σύμβαση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νομοθετικού διατάγματος, η υποχρέωση των προσώπων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 εκπληρούται κατά τη διάρκεια της εν λόγω συμβάσεως.

[…]»

11 Το άρθρο 14 του προαναφερθέντος νομοθετικού διατάγματος, σχετικά με το αντιτάξιμο των εξαιρέσεων στα θύματα ατυχήματος, προβλέπει τα εξής:

«Πέραν των εξαιρέσεων ή των περιπτώσεων ακυρωσίας που προβλέπονται στο παρόν νομοθετικό διάταγμα, ο ασφαλιστής μπορεί να αντιτάξει στα θύματα ατυχήματος μόνον την καταγγελία της συμβάσεως υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, ή τη λύση ή την ακυρότητά της υπό τις προϋποθέσεις της κειμένης νομοθεσίας, εφόσον αυτές είναι προγενέστερες της ημερομηνίας του δυστυχήματος.»

12 Τα ζητήματα σχετικά με τις ασφάλειες αναπτύσσονται στον τίτλο XV του πορτογαλικού εμπορικού κώδικα. Τα άρθρα του 428 και 429 προβλέπουν τα εξής:

«Άρθρο 428 Για λογαριασμό τίνος δύναται να συναφθεί η ασφαλιστική σύμβαση

Η ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να συναφθεί για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτου.

1. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι άκυρη όταν το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου ή στο όνομα του οποίου έχει συναφθεί δεν έχει συμφέρον συνδεόμενο με το ασφαλιζόμενο αντικείμενο.

2. Εάν δεν δηλώνεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ότι η ασφαλιστική σύμβαση συνάπτεται για λογαριασμό τρίτου, αυτή θεωρείται ότι συνάπτεται για λογαριασμό του συνάπτοντος τη σύμβαση.

[…]

Άρθρο 429 Ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως λόγω ανακριβειών ή παραλείψεων

Κάθε ανακριβής δήλωση, καθώς και κάθε εσκεμμένη παράλειψη πραγματικών περιστατικών ή γεγονότων που βρίσκονται σε γνώση του ασφαλισμένου ή του συνάπτοντος την ασφαλιστική σύμβαση και τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ύπαρξη της συμβάσεως ή τους όρους αυτής, επάγονται την ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως.

Παράγραφος μόνη. Εάν ο συμβαλλόμενος ο οποίος προέβη στις δηλώσεις ήταν κακόπιστος, ο ασφαλιστής δύναται να απαιτήσει την πληρωμή του ασφαλίστρου.»

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

13 Στις 20 Μαΐου 2004, έλαβε χώρα τροχείο ατύχημα στο οποίο εμπλέκονταν, αφενός, αυτοκίνητο όχημα το οποίο οδηγούσε ο J.-M. Teixeira Pereira και το οποίο ανήκε στην S. C. Crystello Pinto Moreira Pereira και, αφετέρου, μοτοσυκλέτα την οποία οδηγούσε ο ιδιοκτήτης της, E. Seemann. Στο ατύχημα σκοτώθηκαν οι οδηγοί αμφοτέρων των οχημάτων.

14 Το Caisse Suisse de Compensation άσκησε, στις 11 Ιανουαρίου 2010, αγωγή κατά του Επικουρικού κεφαλαίου ασφαλίσεως ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και της S. C. Crystello Pinto Moreira Pereira, με την οποία ζητούσε να του επιστραφεί ποσόν ύψους 285 980,54 ευρώ το οποίο είχε καταβάλει στα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου του, E. Seemann.

15 Οι πρωτοδίκως εναγόμενοι προέβαλαν έλλειψη παθητικής νομιμοποιήσεως λόγω του ότι υφίστατο, κατά την ημερομηνία του ατυχήματος, έγκυρη ασφαλιστική σύμβαση συναφθείσα με τη νυν Fidelidade – Companhia de Seguros (στο εξής: ασφαλίστρια), η οποία κάλυπτε την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου οχήματος. Προσεπικληθείσα στη δίκη, η εν λόγω εταιρία ισχυρίστηκε ότι η ασφαλιστική σύμβαση η οποία καλύπτει την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων δεν ήταν έγκυρη διότι ο λήπτης της ασφαλίσεως είχε δηλώσει ψευδώς, κατά τη σύναψη της συμβάσεως, ότι ήταν ο ιδιοκτήτης και ο συνήθης οδηγός του οχήματος.

16 Με την πρωτόδικη απόφαση κρίθηκε ότι η ασφαλιστική σύμβαση δεν ήταν έγκυρη και ότι η ακυρότητά της μπορούσε να αντιταχθεί στα θύματα του ατυχήματος. Το Tribunal da Relação do Porto (εφετείο του Πόρτο, Πορτογαλία) έκρινε ότι η εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση δεν ήταν έγκυρη, αλλά ότι η ακυρότητά της δεν μπορούσε να αντιταχθεί στα θύματα του ατυχήματος. Η ασφαλίστρια άσκησε αίτηση αναιρέσεως κατά της αποφάσεως του Tribunal da Relação do Porto (εφετείου του

Πόρτο) ενώπιον του Supremo Tribunal de Justiça (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Πορτογαλία), επικαλούμενη την απόλυτη ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως και το αντιτάξιμο της ακυρότητας αυτής στο θύμα, ήτοι τον E. Seemann, και στο Caisse Suisse de Compensation.

17 Όσον αφορά την ερμηνεία της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας σχετικά με την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων, το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το εάν η προβλεπόμενη στο άρθρο 428, παράγραφος 1, του πορτογαλικού εμπορικού κώδικα απόλυτη ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως είναι αντιτάξιμη στα θύματα.

18 Ειδικότερα, στη νομολογία του Supremo Tribunal de Justiça (Ανωτάτου Δικαστηρίου) υπάρχουν διιστάμενες ερμηνείες. Κατά το πρώτο νομολογιακό ρεύμα, η ασφαλιστική σύμβαση πάσχει απόλυτη ακυρότητα οσάκις ο λήπτης της ασφαλίσεως δηλώνει ψευδώς ότι είναι ο ιδιοκτήτης του οχήματος και ο συνήθης οδηγός του, προκειμένου να επιτύχει τη σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας την αστική ευθύνη και/ή να εξασφαλίσει τη σύναψή της με λιγότερο επαχθείς για τον ίδιο όρους. Η απόλυτη ακυρότητα βασίζεται ιδίως στην έλλειψη της νομικής προϋποθέσεως περί «συμφέροντος» του λήπτη της ασφαλίσεως, κατά το άρθρο 428, παράγραφος 1, του πορτογαλικού εμπορικού κώδικα. Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 14 του νομοθετικού διατάγματος 552/85, η απόλυτη ακυρότητα είναι, κατά το εν λόγω νομολογιακό ρεύμα, αντιτάξιμη στο θύμα. Αυτή η προσέγγιση λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι παρέχεται πάντα προστασία στο θύμα μέσω του Επικουρικού κεφαλαίου ασφαλίσεως ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

19 Κατά το δεύτερο νομολογιακό ρεύμα, η δυνατότητα συνάψεως από τρίτον της συμβάσεως υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων συνιστά παρέκκλιση από την προαναφερθείσα κατά νόμον προϋπόθεση περί «συμφέροντος» του λήπτη της ασφαλίσεως. Κατά συνέπεια, κατά το νομολογιακό αυτό ρεύμα, το ζήτημα πρέπει να επιλύεται υπό το πρίσμα του ειδικού καθεστώτος που εφαρμόζεται επί των ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο της συνάψεως της ασφαλιστικής συμβάσεως, το οποίο θεσπίζει αποκλειστικώς και μόνο σχετική ακυρότητα, μη αντιτάξιμη στο θύμα.

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

«Αντιτίθενται το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας], το άρθρο 2, παράγραφος 1, της [δεύτερης οδηγίας] και το άρθρο 1 της [τρίτης οδηγίας] σε εθνική ρύθμιση που επισείει ως κύρωση για τις ψευδείς δηλώσεις σε σχέση με την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου οχήματος ή την ταυτότητα του συνήθους οδηγού την απόλυτη ακυρότητα της ασφαλιστικής συμβάσεως, όταν το πρόσωπο που έχει συνάψει τη σύμβαση δεν έχει οικονομικό συμφέρον για την κυκλοφορία του οχήματος και οι εμπλεκόμενοι (ο λήπτης της ασφαλίσεως, ο ιδιοκτήτης του οχήματος και ο συνήθης οδηγός του) έχουν την καταδολιευτική πρόθεση να εξασφαλίσουν την κάλυψη των κινδύνων που προκύπτουν από την κυκλοφορία, μέσω i) της συνάψεως συμβάσεως την οποία ουδέποτε θα συνήπτε η ασφαλιστική εταιρία εάν γνώριζε την ταυτότητα του ασφαλισμένου· ii) της καταβολής ασφαλίστρου χαμηλότερου αυτού που θα έπρεπε να καταβληθεί λαμβανομένης υπόψη της ηλικίας του συνήθους οδηγού;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

21 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία έχει ως αποτέλεσμα το αντιτάξιμο σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, υπό περιστάσεις όπως αυτές στην υπόθεση της κύριας δίκης, της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία απορρέει από αρχικές ψευδείς δηλώσεις του λήπτη της ασφαλίσεως όσον αφορά την ταυτότητα του ιδιοκτήτη και του συνήθους

οδηγού του οικείου οχήματος ή από το ότι το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου ή στο όνομα του οποίου συνήφθη η εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση δεν είχε οικονομικό συμφέρον για τη σύναψη της εν λόγω συμβάσεως.

22 Υπενθυμίζεται ότι από τα προοίμια της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές σκοπό έχουν να διασφαλίσουν, αφενός, την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως εντός του εδάφους της Ευρωπαϊκής 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 (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

23 Προς τον σκοπό αυτόν, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, επιβάλλει στα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει 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 (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 28).

24 Όσον αφορά τα δικαιώματα που αναγνωρίζονται στα τρίτα πρόσωπα που είναι θύματα ατυχημάτων, αντιβαίνει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας η δυνατότητα της ασφαλιστικής εταιρίας να επικαλεστεί νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες προκειμένου να μην αποζημιώσει τα ως άνω πρόσωπα για ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από το ασφαλισμένο όχημα (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 33 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

25 Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας απλώς και μόνον υπενθυμίζει την υποχρέωση αυτή όσον αφορά τις μνημονευόμενες στο εν λόγω άρθρο νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες που περιλαμβάνονται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο οι οποίες αποκλείουν από την κάλυψη της ασφαλίσεως της σχετικής αστικής ευθύνης τις ζημίες που προκαλεί σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, η χρήση ή η οδήγηση ασφαλισμένου αυτοκινήτου από πρόσωπα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγηση του οικείου οχήματος, από πρόσωπα που δεν έχουν άδεια οδηγήσεως ή από πρόσωπα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει ο νόμος, σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του οχήματος (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 34 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

26 Ασφαλώς, κατά παρέκκλιση από την ως άνω υποχρέωση, το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι ορισμένα θύματα ατυχήματος ενδέχεται να μην αποζημιωθούν από την ασφαλιστική εταιρία, λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως που τα ίδια δημιούργησαν, εφόσον πρόκειται για πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα το οποίο προκάλεσε το ατύχημα και ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι αυτό είχε κλαπεί. Εντούτοις, όπως έχει διαπιστώσει το Δικαστήριο, παρέκκλιση από το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας χωρεί μόνο στην ιδιαίτερη αυτή περίπτωση (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 35).

27 Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η ασφαλιστική εταιρία συνήψε την εν λόγω σύμβαση βάσει παραλείψεων ή ψευδών δηλώσεων του λήπτη της ασφαλίσεως δεν είναι ικανό να θεμελιώσει δυνατότητά της να επικαλεστεί νομικές διατάξεις περί ακυρότητας της συμβάσεως και να την αντιτάξει σε τρίτο, θύμα ατυχήματος, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση που υπέχει δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας να αποζημιώσει το ως άνω θύμα λόγω ατυχήματος προκληθέντος από το ασφαλισμένο όχημα.

28 Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία ο λήπτης της ασφαλίσεως δεν είναι ο συνήθης οδηγός του οχήματος.

29 Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το γεγονός ότι το όχημα οδηγείται από πρόσωπο που δεν έχει δηλωθεί ως οδηγός στο σχετικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο ουδόλως επιτρέπει να θεωρηθεί ότι το όχημα αυτό δεν είναι ασφαλισμένο υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων που επιδιώκεται με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία (απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 40).

30 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης το Δικαστήριο εάν μια ασφαλιστική εταιρία δικαιούται να επικαλεστεί, στην περίπτωση εν ισχύι συμβάσεως υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, προκειμένου να απαλλαγεί της υποχρεώσεώς της προς αποζημίωση τρίτων, θυμάτων ατυχήματος προκληθέντος από το ασφαλισμένο όχημα, διάταξη νόμου, όπως το άρθρο 428, παράγραφος 1, του πορτογαλικού εμπορικού κώδικα, η οποία προβλέπει την ακυρότητα ασφαλιστικής συμβάσεως εφόσον το πρόσωπο για το οποίο ή στο όνομα του οποίου έχει συναφθεί η ασφαλιστική σύμβαση δεν έχει οικονομικό συμφέρον για τη σύναψη αυτής της συμβάσεως.

31 Επισημαίνεται ότι τέτοιο ζήτημα σχετίζεται με τις κατά νόμον προϋποθέσεις εγκυρότητας της ασφαλιστικής συμβάσεως, οι οποίες δεν διέπονται από το δίκαιο της Ένωσης αλλά από το δίκαιο των κρατών μελών.

32 Εντούτοις, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο αστική ευθύνη θα καλύπτεται από ασφάλεια σύμφωνη προς τις διατάξεις των τριών προμνησθεισών οδηγιών. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους στον τομέα αυτό, το δίκαιο της Ένωσης και ότι οι εθνικές διατάξεις που ρυθμίζουν την αποζημίωση για ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκίνητων οχημάτων δεν μπορούν να καταλύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψεις 30 και 31 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

33 Όμως, όπως επισήμανε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το δικαίωμα αποζημιώσεως των θυμάτων ατυχήματος ενδέχεται να θίγεται από τις προϋποθέσεις εγκυρότητας της ασφαλιστικής συμβάσεως, όπως οι γενικές ρήτρες του άρθρου 428, παράγραφος 1, και του άρθρου 429, πρώτο εδάφιο, του πορτογαλικού εμπορικού κώδικα.

34 Επομένως, τέτοιες διατάξεις δύνανται να έχουν ως αποτέλεσμα τη μη καταβολή αποζημιώσεως σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, και, κατά συνέπεια, είναι ικανές να υπονομεύσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εν λόγω οδηγιών.

35 Η διαπίστωση αυτή δεν ανατρέπεται από τη δυνατότητα καταβολής αποζημιώσεως στο θύμα από το Επικουρικό κεφάλαιο ασφαλίσεως ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Ειδικότερα, η προβλεπόμενη στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας παρέμβαση του εθνικού οργανισμού έχει προβλεφθεί ως ύστατο μέτρο μόνο για την περίπτωση όπου οι ζημίες προκλήθηκαν από όχημα σε σχέση με το οποίο δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, ήτοι από όχημα για το οποίο δεν υφίσταται ασφαλιστική σύμβαση. Ο περιορισμός αυτός εξηγείται από το γεγονός ότι η διάταξη αυτή, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 23 της παρούσας αποφάσεως, υποχρεώνει τα κράτη μέλη να μεριμνούν ώστε, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων του άρθρου 4 της οδηγίας αυτής, ο κύριος ή ο κάτοχος οχήματος που συνήθως σταθμεύει στο έδαφός τους να συνάψει με ασφαλιστική εταιρία σύμβαση που να καλύπτει, τουλάχιστον έως τα όρια που καθορίζονται από τη νομοθεσία της Ένωσης, την αστική ευθύνη που προκύπτει από το όχημα αυτό (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ., C-409/11, EU:C:2013:512, σκέψεις 30 και 31).

36 Όμως, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, το γεγονός ότι ένα όχημα οδηγείται από πρόσωπο μη κατονομαζόμενο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που αφορά το εν λόγω όχημα δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι το εν λόγω όχημα δεν είναι ασφαλισμένο υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας.

37 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική νομοθεσία η οποία έχει ως αποτέλεσμα το αντιτάξιμο σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, υπό περιστάσεις όπως αυτές στην υπόθεση της κύριας δίκης, της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία απορρέει από αρχικές ψευδείς δηλώσεις του λήπτη της ασφαλίσεως όσον αφορά την ταυτότητα του ιδιοκτήτη και του συνήθους οδηγού του οικείου οχήματος ή από το ότι το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου ή στο όνομα του οποίου συνήφθη η εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση δεν είχε οικονομικό συμφέρον για τη σύναψη της εν λόγω συμβάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

38 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, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 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, έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία έχει ως αποτέλεσμα το αντιτάξιμο σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, υπό περιστάσεις όπως αυτές στην υπόθεση της κύριας δίκης, της ακυρότητας ασφαλιστικής συμβάσεως καλύπτουσας την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, η οποία απορρέει από αρχικές ψευδείς δηλώσεις του λήπτη της ασφαλίσεως όσον αφορά την ταυτότητα του ιδιοκτήτη και του συνήθους οδηγού του οικείου οχήματος ή από το ότι το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου ή στο όνομα του οποίου συνήφθη η εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση δεν είχε οικονομικό συμφέρον για τη σύναψη της εν λόγω συμβάσεως.

(υπογραφές)