Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 28ης Νοεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 72/166/ΕΟΚ – Άρθρο 3, παράγραφος 1 – Έννοια της "κυκλοφορίας οχημάτων" – Ατύχημα που συνέβη σε γεωργική εκμετάλλευση – Ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται γεωργικός ελκυστήρας σε στάση, αλλά με τον κινητήρα σε λειτουργία για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού του ζιζανιοκτόνου»

Στην υπόθεση C-514/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal da Relação de Guimarães (εφετείο του Guimarães, Πορτογαλία) με απόφαση της 23ης Ιουνίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Οκτωβρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade,

Fausto da Silva Rodrigues de Andrade

κατά

José Manuel Proença Salvador,

Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,

Jorge Oliveira Pinto,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, A. Tizzano, Αντιπρόεδρο, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz, C. G. Fernlund και C. Vajda, προέδρους τμήματος, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (εισηγητή), C. Toader, M. Safjan, D. Šváby και A. Prechal, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade και ο Fausto da Silva Rodrigues de Andrade, εκπροσωπούμενοι από τον L. Ferreira, advogado,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

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

– η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την N. Grünberg,

– η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τις L. Williams, G. Hodge και M. Browne καθώς και από τον A. Joyce, επικουρούμενους από τους C. Toland, SC, G. Gibbons, BL, και J. Buttimore, BL,

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

– η Λεττονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις I. Kucina και G. Bambāne,

– η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την G. Brown, επικουρούμενη από τον A. Bates, barrister,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. França και K.-P. 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 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).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade και του Fausto da Silva Rodrigues de Andrade (στο εξής, από κοινού: σύζυγοι Rodrigues de Andrade) και, αφετέρου, του José Manuel Proença Salvador, της Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA (πρώην Rural Seguros – Companhia de Seguros SA, στο εξής: CA Seguros) και του Jorge Oliveira Pinto, με αντικείμενο την καταβολή αποζημιώσεως από τους συζύγους Rodrigues de Andrade για τη βλάβη που υπέστη ο J. M. Proença Salvador λόγω του θανάτου της συζύγου του από ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται γεωργικός ελκυστήρας και το οποίο συνέβη στη γεωργική εκμετάλλευση εντός της οποίας εργαζόταν.

Το νομικό πλαίσιο

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 2009, L 263, σ. 11), κατήργησε την πρώτη οδηγία. Εντούτοις, δεδομένου του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, εξακολουθεί να έχει εφαρμογή επ' αυτών η πρώτη οδηγία.

4 Το άρθρο 1 της πρώτης οδηγίας όριζε τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

ως "όχημα" νοείται οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους δια μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος,

[…]».

5 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής είχε ως ακολούθως:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 4, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση. Οι καλυπτόμενες ζημίες καθώς και οι όροι της ασφάλισης αυτής καθορίζονται στα πλαίσια των μέτρων αυτών.»

6 Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας προέβλεπε τα κάτωθι:

«Κάθε κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του άρθρου 3:

[…]

β) 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.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

7 Οι σύζυγοι Rodrigues de Andrade εκμεταλλεύονται γεωργική ιδιοκτησία κείμενη στη Sabrosa (Πορτογαλία).

8 Η σύζυγος του J. M. Proença Salvador, Maria Alves, παρείχε σε αυτούς υπηρεσίες ως εργάτρια γης υπό καθεστώς μερικής απασχολήσεως. Υπό την ιδιότητα αυτή, τελούσε υπό τις εντολές, την καθοδήγηση και τον έλεγχο των συζύγων Rodrigues de Andrade.

9 Στις 18 Μαρτίου 2006, η M. Alves ασχολείτο με τον ψεκασμό στα πρέμνα του αμπελώνα των συζύγων Rodrigues de Andrade, σε έδαφος επικλινές και κατατετμημένο σε αναβαθμίδες.

10 Το ζιζανιοκτόνο βρισκόταν εντός βυτίου ψεκαστικού μηχανήματος, το οποίο ήταν αναρτημένο και συζευγμένο στο οπίσθιο μέρος ελκυστήρα (στο εξής: επίμαχος ελκυστήρας). Ο ελκυστήρας αυτός ήταν ακινητοποιημένος σε επίπεδο έδαφος, με τον κινητήρα σε λειτουργία για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού του ζιζανιοκτόνου. Το βάρος του ελκυστήρα, η δόνηση του κινητήρα και της αντλίας εξόδου του ψεκαστικού μηχανήματος, καθώς και ο χειρισμός, μεταξύ άλλων από την M. Alves, του σωλήνα του ζιζανιοκτόνου, ο οποίος εξερχόταν από το βυτίο, σε συνδυασμό με τις ισχυρές βροχοπτώσεις εκείνης της ημέρας, προκάλεσαν καθίζηση του εδάφους που παρέσυρε τον εν λόγω ελκυστήρα. Αυτός ο τελευταίος έπεσε από τις αναβαθμίδες και ανατράπηκε προς το μέρος των τεσσάρων εργαζομένων οι οποίοι βρίσκονταν στις χαμηλότερες αναβαθμίδες ασχολούμενοι με τον ψεκασμό του αμπελώνα με το ζιζανιοκτόνο. Η M. Alves χτυπήθηκε και συνεθλίβη από τον επίμαχο ελκυστήρα, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατό της.

11 Ο επίμαχος ελκυστήρας ήταν ταξινομημένος στο όνομα της Nair Morais da Silva Pinto, συζύγου του J. Oliveira Pinto. Ο τελευταίος ήταν ο επιστάτης των συζύγων Rodrigues de Andrade και, με την ιδιότητά του αυτή, ο προϊστάμενος της M. Alves.

12 Η N. Morais da Silva Pinto είχε συνάψει με τη CA Seguros ασφαλιστική σύμβαση εμπίπτουσα στον κλάδο «ελκυστήρες και γεωργικά μηχανήματα».

13 Η I. M. Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade είχε συνάψει με άλλη ασφαλιστική εταιρία σύμβαση καλύπτουσα την ευθύνη της για τα εργατικά ατυχήματα. Αυτή η ασφαλιστική εταιρία αποζημίωσε τον J. M. Proença Salvador, χήρο της M. Alves, για την υλική ζημία από το ατύχημα που προκάλεσε τον θάνατό της.

14 Ο J. M. Proença Salvador άσκησε εξάλλου αγωγή ζητώντας να υποχρεωθούν είτε αλληλεγγύως οι σύζυγοι Rodrigues de Andrade, ο J. Oliveira Pinto και η N. Morais da Silva Pinto είτε η CA Seguros, στην περίπτωση που η εταιρία αυτή ήταν υποχρεωμένη να καλύψει έναν τέτοιον κίνδυνο, να αποκαταστήσουν την ηθική βλάβη την οποία αυτός υπέστη από το ατύχημα.

15 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκανε εν μέρει δεκτή την αγωγή του J. M. Proença Salvador. Υποχρέωσε τον J. Oliveira Pinto και τους συζύγους Rodrigues de Andrade να καταβάλουν αλληλεγγύως ένα μέρος των ζητηθέντων ποσών, αλλά απέρριψε την αγωγή αυτή στον βαθμό που στρεφόταν κατά της N. Morais da Silva Pinto καθώς και κατά της CA Seguros, για τον λόγο ότι ο επίμαχος ελκυστήρας δεν είχε εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα, δυνάμενο να καλυφθεί από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: υποχρεωτική ασφάλιση), στον βαθμό που το ατύχημα αυτό δεν συνέβη στο πλαίσιο της χρήσεως του επίμαχου ελκυστήρα ως μέσου κυκλοφορίας.

16 Οι σύζυγοι Rodrigues de Andrade άσκησαν έφεση κατά της εν λόγω αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Tribunal da Relação de Guimarães (εφετείου του Guimarães, Πορτογαλία), υποστηρίζοντας ότι το ατύχημα που συνέβη στην M. Alves επήλθε κατά τη λειτουργία του επίμαχου ελκυστήρα στο πλαίσιο της εκτελέσεως μιας γεωργικής εργασίας και, επομένως, πρέπει να καλυφθεί από την ασφαλιστική σύμβαση που είχε συνάψει η N. Morais da Silva Pinto, ανεξαρτήτως του εάν η συγκεκριμένη μηχανή ήταν εν στάσει, σταθμευμένη ή εν κινήσει στον χωματόδρομο της εκμεταλλεύσεως των συζύγων Rodrigues de Andrade. Ο J. Oliveira Pinto, ο οποίος επίσης άσκησε έφεση κατά της εν λόγω αποφάσεως, υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι η ασφαλιστική σύμβαση που είχε συνάψει με τη CA Seguros καλύπτει την αστική ευθύνη από τις ζημίες τις οποίες προκάλεσαν τα ρυμουλκούμενα από το ασφαλισμένο όχημα εργαλεία και από την εργασία που αυτό εκτελούσε.

17 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι η πρωτόδικη απόφαση είναι σύμφωνη προς τη νομολογία του Supremo Tribunal de Justiça (Ανώτατου Δικαστηρίου, Πορτογαλία) κατά την οποία, προκειμένου ένα συμβάν να μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «τροχαίο ατύχημα», το όχημα που ενεπλάκη στο ατύχημα πρέπει να ήταν εν κινήσει κατά τον χρόνο που αυτό συνέβη, οι δε ζημίες που προκλήθηκαν σε τρίτους πρέπει να είναι αποτέλεσμα της κινήσεως αυτής.

18 Το τελευταίο αυτό δικαστήριο έκρινε με απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2015, η οποία εκδόθηκε επί υποθέσεως στην οποία ο γεωργικός ελκυστήρας που είχε προκαλέσει το θανατηφόρο ατύχημα ήταν εν στάσει κατά τον χρόνο αυτόν, δεδομένου ότι μόνον η συζευγμένη στον ελκυστήρα αυτό θεριζοαλωνιστική μηχανή ήταν σε λειτουργία, ότι, στον βαθμό που, αφενός, ο εν λόγω ελκυστήρας δεν ήταν εν κινήσει ή δεν χρησιμοποιείτο προς τούτο και που, αφετέρου, η μόνη λειτουργία του, κατά τον χρόνο του ατυχήματος, συνίστατο στην ενεργοποίηση της θεριζοαλωνιστικής μηχανής, το συγκεκριμένο ατύχημα δεν μπορούσε να χαρακτηρισθεί ως «τροχαίο ατύχημα».

19 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, περαιτέρω, ότι, στην απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), σε σχέση με προς τα πίσω ελιγμό γεωργικού ελκυστήρα, το Δικαστήριο έκρινε ότι η έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του οχήματος αυτού. Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συνήθης χρήση ενός οχήματος είναι να κινείται.

20 Εντούτοις, το Δικαστήριο δεν έχει μέχρι τούδε αποφανθεί επί του ζητήματος εάν η έννοια του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει εξίσου τη χρήση του οχήματος ως μηχανής για την παραγωγή κινητήριας ισχύος, χωρίς όμως να προκαλεί τη μετατόπισή του.

21 Εντούτοις, υφίστανται «μικτά» οχήματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο ως μέσα μεταφοράς όσο και ως απλές μηχανές για την παραγωγή κινητήριας ισχύος και τα οποία δύνανται να προκαλέσουν, ακριβώς λόγω αυτής της χρήσεώς τους, ζημίες σε τρίτους όχι μόνον όταν κυκλοφορούν, αλλά και στο πλαίσιο της χρησιμοποιήσεώς τους εν στάσει, ως μηχανών για την παραγωγή κινητήριας ισχύος.

22 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επομένως εάν, υπό το πρίσμα τόσο του σκοπού της προστασίας των θυμάτων που επιδιώκει η ρύθμιση της Ένωσης σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση όσο και της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, είναι δικαιολογημένο να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της έννοιας της «κυκλοφορίας οχημάτων» η περίπτωση ενός οχήματος εν στάσει το οποίο, στο πλαίσιο της συνήθους λειτουργίας του, χρησιμοποιείται ως μηχανή για την παραγωγή κινητήριας ισχύος για την εκτέλεση κάποιας άλλης εργασίας, μολονότι μια τέτοια χρήση δύναται να γίνει αιτία σοβαρών, ακόμη και θανατηφόρων ατυχημάτων.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal da Relação do Porto (εφετείο του Πόρτο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] υποχρέωση ασφαλίσεως εφαρμογή στη χρησιμοποίηση οχημάτων, σε οποιονδήποτε χώρο, δημόσιο ή ιδιωτικό, αποκλειστικώς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα οχήματα αυτά είναι εν κινήσει, ή και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι ακινητοποιημένα, με τον κινητήρα, όμως, σε λειτουργία;

2) Εμπίπτει, για τους σκοπούς του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, στην έννοια του προαναφερθέντος όρου "κυκλοφορία οχημάτων", γεωργικός ελκυστήρας ο οποίος είναι ακινητοποιημένος σε χωματόδρομο αγροκτήματος και χρησιμοποιείται, όπως είναι σύνηθες, στην εκτέλεση γεωργικών εργασιών (ψεκασμού αμπελώνα με ζιζανιοκτόνο), με τον κινητήρα σε λειτουργία για την ενεργοποίηση της αντλίας του βυτίου που περιέχει το ζιζανιοκτόνο, και ο οποίος, υπό τις περιστάσεις αυτές, λόγω καθιζήσεως του εδάφους προκληθείσας από τον συνδυασμό των ακόλουθων παραγόντων:

– βάρος του ελκυστήρα,

– δόνηση προκληθείσα από τον κινητήρα του ελκυστήρα και από την αντλία εξόδου του ψεκαστικού μηχανήματος, το οποίο ήταν συζευγμένο στο όπισθεν μέρος του ελκυστήρα,

– δυνατές βροχοπτώσεις,

ανετράπη προς την κατεύθυνση τεσσάρων εργαζομένων οι οποίοι εκτελούσαν την εργασία αυτή στις χαμηλότερες αναβαθμίδες, προκαλώντας τον θάνατο μιας εργαζομένης η οποία κρατούσε τον σωλήνα με τον οποίον πραγματοποιούντο ο ψεκασμός;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στα δύο προηγούμενα προδικαστικά ερωτήματα, αντιτίθεται η ερμηνεία αυτή του όρου "κυκλοφορία οχημάτων" του άρθρου 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] σε εθνική νομοθετική ρύθμιση (άρθρο 4, παράγραφος 4, του [Decreto-Lei n.º 291/2007 que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (νομοθετικού διατάγματος 291/2007 σχετικά με το καθεστώς υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκίνητων οχημάτων), της 21ης Αυγούστου 2007 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 291/2007)]) η οποία εξαιρεί από την προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 1, [της οδηγίας αυτής] υποχρέωση ασφαλίσεως τις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα οχήματα χρησιμοποιούνται σε αμιγώς γεωργικές ή βιομηχανικές εργασίες;»

24 Δυνάμει του άρθρου 16, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ιρλανδία ζήτησε, με έγγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 18 Απριλίου 2017, να εκδικαστεί η υπόθεση από το τμήμα μείζονος συνθέσεως του Δικαστηρίου.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος

25 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημά του, που ενδείκνυται να συνεξεταστούν, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμπίπτει στον όρο «κυκλοφορία οχημάτων», τον οποίον χρησιμοποιεί η διάταξη αυτή, η περίπτωση ελκυστήρα ευρισκόμενου εν στάσει σε χωματόδρομο γεωργικής εκμεταλλεύσεως, και με τον κινητήρα σε λειτουργία για την ενεργοποίηση της αντλίας του ψεκαστικού μηχανήματος το οποίο ήταν συζευγμένο στο όπισθεν μέρος του εν λόγω ελκυστήρα, ο οποίος παρασύρθηκε από καθίζηση εδάφους οφειλόμενη στον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων, ήτοι του βάρους του εν λόγω ελκυστήρα, των δονήσεων από τον κινητήρα του και από την αντλία, καθώς και των ισχυρών βροχοπτώσεων, γεγονός που προκάλεσε τον θάνατο ενός εργαζομένου στην συγκεκριμένη εκμετάλλευση.

26 Τα ερωτήματα αυτά βασίζονται στην παραδοχή ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, περί του οποίου γίνεται λόγος στη σκέψη 12 της παρούσας αποφάσεως και το είχε συνάψει η N. Morais da Silva Pinto και αφορά τον επίμαχο ελκυστήρα, έχει ως μόνο αντικείμενο την κάλυψη της συνδεόμενης με την κυκλοφορία του αστικής ευθύνης. Με αφετηρία την παραδοχή αυτή, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον η κατάσταση που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη δύναται να χαρακτηρισθεί ως ατύχημα συνδεόμενο με την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.

27 Κατόπιν της διευκρινίσεως αυτής, υπενθυμίζεται ότι, συμφώνως προς το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 4 της οδηγίας αυτής, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

28 Εισαγωγικώς, παρατηρείται ότι γεωργικός ελκυστήρας, όπως είναι ο επίμαχος, εμπίπτει στην έννοια του «οχήματος» του άρθρου 1, σημείο 1, της εν λόγω οδηγίας, δεδομένου ότι αντιστοιχεί σε «αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών».

29 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι ο ορισμός αυτός δεν συναρτάται καθόλου προς τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το όχημα. Ως εκ τούτου, το ότι ένας ελκυστήρας μπορεί, υπό ορισμένες περιστάσεις, να χρησιμοποιηθεί και ως γεωργικό μηχάνημα δεν ασκεί επιρροή επί της

διαπιστώσεως ότι ένα τέτοιο όχημα αντιστοιχεί στην έννοια του «οχήματος» του άρθρου 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας (απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σημείο 38).

30 Εξάλλου, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι ο επίμαχος ελκυστήρας σταθμεύει συνήθως στο έδαφος κράτους μέλους και ότι δεν εμπίπτει σε κάποια εξαίρεση εισαχθείσα κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4 της οδηγίας αυτής.

31 Ως προς την έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, υπενθυμίζεται ότι ο προσδιορισμός του περιεχομένου της δεν μπορεί να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους, αλλά συνιστά αυτοτελή έννοια του δικαίου της Ένωσης, που πρέπει να ερμηνεύεται 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, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψεις 41 και 42).

32 Συναφώς, η πρώτη οδηγία αποτελεί μέρος ενός συνόλου οδηγιών με τις οποίες καθορίστηκαν σταδιακά οι υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων. Από το προοίμιο της οδηγίας αυτής και 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), συνάγεται ότι, με τις οδηγίες αυτές, επιδιώκεται, 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 9ης Ιουνίου 2011, Ambrósio Lavrador και Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, EU:C:2011:371, σημείο 23, της 23ης Οκτωβρίου 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, σκέψη 26, καθώς και της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 50).

33 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 αυτού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψεις 52 έως 55).

34 Το Δικαστήριο έχει κρίνει, στο πλαίσιο αυτό, κατ' ουσίαν, ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας 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 χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του οχήματος αυτού (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, σκέψη 59).

35 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει, αφενός, ότι το περιεχόμενο της εννοίας του όρου «κυκλοφορία οχημάτων» δεν εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του εδάφους επί του οποίου χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα.

36 Εξάλλου, ουδεμία διάταξη των σχετικών με την υποχρεωτική ασφάλιση οδηγιών περιορίζει την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως και προστασίας, τις οποίες απονέμει η υποχρέωση αυτή στα θύματα ατυχημάτων προκληθέντων από αυτοκίνητα οχήματα, στις περιπτώσεις χρήσεως τέτοιων οχημάτων σε ορισμένα εδάφη ή σε ορισμένες οδούς.

37 Αφετέρου, πρέπει να τονιστεί ότι τα αυτοκίνητα οχήματα στα οποία αναφέρεται το άρθρο 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους, μπορούν συνήθως να χρησιμεύσουν ως μέσα μεταφοράς.

38 Επομένως, εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής οποιαδήποτε χρήση ενός οχήματος ως μέσου μεταφοράς.

39 Συναφώς, το γεγονός ότι το εμπλεκόμενο στο ατύχημα όχημα ήταν εν στάσει κατά τον χρόνο επελεύσεως του ατυχήματος δεν αποκλείει, αυτό καθαυτό, ότι η χρήση του οχήματος αυτού κατά τον χρόνο αυτόν μπορεί να εμπίπτει στη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς και, κατά συνέπεια, στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας. Εξάλλου, το κατά πόσον ο κινητήρας ήταν ή όχι σε λειτουργία κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος δεν αποτελεί καθοριστικό συναφώς στοιχείο.

40 Κατόπιν αυτής της διευκρινίσεως, όσον αφορά τα οχήματα τα οποία, όπως ο επίμαχος ελκυστήρας, μπορούν, πέραν της συνήθους χρήσεώς τους ως μέσων μεταφοράς, να χρησιμοποιηθούν, υπό ορισμένες περιστάσεις, ως μηχανήματα εργασίας, επιβάλλεται να διαπιστώνεται εάν, κατά την επέλευση του ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη ένα τέτοιο όχημα, το όχημα αυτό χρησιμοποιείτο πρωτίστως ως μέσο μεταφοράς, οπότε η χρήση αυτή δύναται να εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, ή ως μηχάνημα εργασίας, οπότε η εν λόγω χρήση δεν δύναται να εμπίπτει στην έννοια αυτή.

41 Εν προκειμένω, από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι, κατά τον χρόνο του ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη ο επίμαχος ελκυστήρας, αυτός χρησιμοποιείτο ως γεννήτρια παραγωγής της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού του ζιζανιοκτόνου που είχε τοποθετηθεί επ' αυτού για τις ανάγκες του ψεκασμού του ζιζανιοκτόνου αυτού στα πρεμνά του αμπελώνα της γεωργικής εκμεταλλεύσεως. Συνεπώς, υπό την επιφύλαξη των διαπιστώσεων που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να προβεί, είναι πρόδηλον ότι μια τέτοια χρήση συνδέεται πρωτίστως με τη λειτουργία του ελκυστήρα αυτού ως μηχανήματος εργασίας, και όχι ως μέσου μεταφοράς, και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.

42 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο και το δεύτερο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας έχει την έννοια ότι δεν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» της διατάξεως αυτής η περίπτωση γεωργικού ελκυστήρα ο οποίος ενεπλάκη σε ατύχημα, όταν η κύρια λειτουργία του, κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος αυτού, συνίστατο όχι στη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, αλλά στην παραγωγή, ως μηχανήματος εργασίας, της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού βυτίου περιέχοντος ζιζανιοκτόνο.

Επί του τρίτου ερωτήματος

43 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά εάν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία, όπως είναι το άρθρο 4, παράγραφος 4, του νομοθετικού διατάγματος 291/2007, η οποία εξαιρεί από την υποχρέωση ασφαλίσεως την αστική ευθύνη λόγω της χρήσεως ενός οχήματος «σε αμιγώς γεωργικές ή βιομηχανικές εργασίες».

44 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 ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή ακόμα όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει λυσιτελή απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (βλ. απόφαση της 20ής Ιουλίου 2017, Piscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, σκέψη 56 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

45 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, το ατύχημα που προκάλεσε τον θάνατο της M. Alves συνέβη στις 18 Μαρτίου 2006, ήτοι ένα και πλέον έτος πριν από την έκδοση του νομοθετικού διατάγματος 291/2007.

46 Ωστόσο, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν συνάγεται ότι αυτό το νομοθετικό διάταγμα είχε αναδρομική ισχύ ή ότι ο προβλεπόμενος στο άρθρο του 4, παράγραφος 4, κανόνας είχε εφαρμογή επί της υποθέσεως της κύριας δίκης για κάποιον άλλο λόγο. Πράγματι, το αιτούν δικαστήριο δεν παρέσχε καμία εξήγηση ως προς τους λόγους για τους οποίους φρονεί ότι, στο πλαίσιο αυτό, του είναι απαραίτητη για την επίλυση της ενώπιόν του αχθείσας διαφοράς η απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα.

47 Επιπλέον, από τη γραπτή απάντηση της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως σε ερώτηση του Δικαστηρίου προκύπτει ότι δεν είναι το νομοθετικό διάταγμα 291/2007, αλλά 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, όπως τροποποιήθηκε, εκείνο το οποίο τύγχανε εφαρμογής ratione temporis επί των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης.

48 Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι πρόδηλον ότι το τρίτο ερώτημα είναι υποθετικό και, ως εκ τούτου, απαράδεκτο.

Επί των δικαστικών εξόδων

49 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 (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Το άρθρο 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, έχει την έννοια ότι δεν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» της διατάξεως αυτής η περίπτωση γεωργικού ελκυστήρα ο οποίος ενεπλάκη σε ατύχημα, όταν η κύρια λειτουργία του, κατά τον χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος αυτού, συνίστατο όχι στη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, αλλά στην παραγωγή, ως μηχανήματος εργασίας, της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού βυτίου περιέχοντος ζιζανιοκτόνο.

(υπογραφές)