Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ANDREA BIONDI
της 25ης Σεπτεμβρίου 2025[1]

Υπόθεση C-490/24

Stichting Koskea, ενεργούν υπό την ιδιότητα του δικαστικού συμπαραστάτη του ED
κατά
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, ενεργούσας υπό την εμπορική επωνυμία Reaal Schadeverzekering NV

[αίτηση του Hoge Raad der Nederlanden (Ανωτάτου Δικαστηρίου των Κάτω Χωρών) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 12, παράγραφος 1 – Ζημίες προκληθείσες από όχημα – Ασφαλιστική κάλυψη – Αποκλεισμός των ζημιών που υπέστη ο οδηγός, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2009/103 – Συμμετοχή του επιβάτη στην επέλευση των ζημιών που προκλήθηκαν από το όχημα – Επιπτώσεις στην ιδιότητα του "οδηγού" – Ορισμός – Αυτοτελής έννοια του δικαίου της Ένωσης – Σκοπός της προστασίας των τρίτων θυμάτων – Ασφάλεια δικαίου – Οριοθέτηση μεταξύ, αφενός, της αστικής ευθύνης και, αφετέρου, της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης»

1. Η τεχνολογική εξέλιξη επιδιώκει να απαλλάξει τα άτομα από τα επίπονα ή επικίνδυνα καθήκοντά τους. Το αυτοκίνητο χωρίς οδηγό, που θεωρείτο μέχρι πρότινος υλικό για μυθιστορήματα επιστημονικής φαντασίας, έγινε πλέον πραγματικότητα. Κυκλοφορεί ήδη στους δρόμους του Σαν Φρανσίσκο και του Πεκίνου και σύντομα θα το δούμε στο Λονδίνο[2]. Ως αποτέλεσμα της ελαττώσεως του κινδύνου ανθρώπινου σφάλματος αναμένεται σημαντική μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων.

2. Μέχρις ότου διαπιστωθεί μια τέτοια μείωση, το δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να παρέχει ένα σημαντικό μέσο προστασίας στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων μέσω των οδηγιών σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Βλ. «Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law», διαθέσιμο από το https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (τελευταία επίσκεψη στις 18 Ιουνίου 2025).

οχημάτων[3] (στο εξής από κοινού: οδηγίες σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης). Μολονότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κληθεί να αποφανθεί επί της ερμηνείας των οδηγιών αυτών, προκειμένου να ορίσει, μεταξύ άλλων, τις έννοιες του «επιβάτη»[4] ή της «κυκλοφορίας οχημάτων»[5], καλείται για πρώτη φορά με την προδικαστική απόφαση να διευκρινίσει το εύρος της εννοίας του «οδηγού», ενώ το ζήτημα αυτό απασχολεί ήδη πολλά εθνικά δικαστήρια.

I. Η διαφορά της κύριας δίκης, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

3. Το 2016 ο ED, ενάγων της κύριας δίκης, οδηγούσε μικρό ημιφορτηγό που ανήκε σε ποδοσφαιρικό σύλλογο στο οποίο επέβαιναν ένας πρώην προπονητής του συλλόγου αυτού και ορισμένα μέλη της ομάδας. Το ημιφορτηγό αναχώρησε από το γήπεδο ενός άλλου ποδοσφαιρικού συλλόγου με προορισμό έναν τρίτο ποδοσφαιρικό σύλλογο για να μεταβεί σε εορταστική εκδήλωση η οποία διοργανωνόταν σε αυτόν. Ενώ το ημιφορτηγό που οδηγούσε ο ED κινείτο με ταχύτητα περίπου 70 km/h, ο προπονητής, ο οποίος ήταν καθήμενος στο πίσω μέρος στα δεξιά του οδηγού, τράβηξε αιφνιδίως το χειρόφρενο. Το ημιφορτηγό εξήλθε της πορείας του και προσέκρουσε σε κολώνες. Ο οδηγός καθώς και ο συμπαίκτης που καθόταν στην πρόσθια θέση του συνεπιβάτη εκτινάχθηκαν από το όχημα. Ο συμπαίκτης υπέκυψε στα τραύματά του. Ο ED τραυματίστηκε σοβαρά και εξακολουθεί άχρι του νυν να υποφέρει από τις σοβαρές συνέπειες του ατυχήματος.

4. Ο ποδοσφαιρικός σύλλογος στον οποίο ανήκε το ημιφορτηγό είχε συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως με τη Reaal Schadeverzekering NV κατά του κινδύνου αστικής ευθύνης. Ο σύλλογος είχε επίσης συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως ατυχήματος επιβατών και οδηγού με την εταιρία Nationale Nederlanden[6].

[3] Οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία)· δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία)· τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1990, L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία)· οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2000, L 181, σ. 65, στο εξής: τέταρτη οδηγία)· οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για την τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 2005, L 149, σ. 14)· και, τέλος, 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), η οποία κωδικοποίησε τις προγενέστερες οδηγίες (βλ. αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2009/103), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2021/2118 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2021 (ΕΕ 2021 L 430, σ. 1). Δεδομένου ότι τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης ανάγονται στο 2016, θα αναφερθώ κυρίως, στην υπόλοιπη ανάλυση, στην οδηγία 2009/103 όπως αυτή ίσχυε αρχικώς. Δεδομένου ότι αυτή η τελευταία κωδικοποίησε τις προηγούμενες οδηγίες, υπενθυμίζω ότι η νομολογία σχετικά με αυτές δύναται να εφαρμοσθεί και στην ερμηνεία των αντίστοιχων διατάξεων της οδηγίας 2009/103 (βλ. απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, Van Ameyde España, C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[4] Βλ., για παράδειγμα, απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Churchill Insurance Company Limited και Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, σκέψη 30).

[5] Βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146)· της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), και της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι η Reaal Schadeverzekering N.V. έχει εν τω μεταξύ συγχωνευθεί με τη Nationale Nederlanden.

5. Για τις ζημίες που υπέστη από το ατύχημα αυτό, ο ED, μέσω του ιδρύματος Stichting Koskea, το οποίο διαχειρίζεται πλέον την περιουσία του και υπερασπίζεται τα συμφέροντά του, προσπάθησε να ζητήσει την κάλυψη της Nationale Nederlanden. Τον Ιανουάριο του 2020 ο δικηγόρος της Nationale Nederlanden ενημέρωσε τον ED ότι δεν υπήρχε ασφαλιστική κάλυψη του οδηγού, διότι προέκυπτε από την έκθεση της αστυνομίας σχετικά με τις συνθήκες του ατυχήματος ότι ο ED είχε καταναλώσει αλκοόλ πριν καθίσει στη θέση του οδηγού του ημιφορτηγού και ότι δεν φορούσε ζώνη ασφαλείας. Ο δικηγόρος επισήμανε επίσης ότι δεν μπορούσε να υπάρξει κάλυψη βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, δεδομένου ότι από το άρθρο 4, παράγραφος 1, του Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (ολλανδικού νόμου περί ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα οχήματα, στο εξής: WAM) προέκυπτε ότι «η ασφάλιση δεν πρέπει κατ' ανάγκη να καλύπτει την αποκατάσταση των βλαβών που υπέστη ο οδηγός του αυτοκινήτου οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα».

6. Η εν λόγω εθνική διάταξη μεταφέρει στο ολλανδικό δίκαιο το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103, κατά το οποίο «η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος»[7].

7. Το Stichting Koskea, ενεργώντας εξ ονόματος του ED, άσκησε αγωγή κατά της Nationale Nederlanden ζητώντας αποζημίωση για τις βλάβες του βάσει της συμβάσεως ασφαλίσεως κατά του κινδύνου αστικής ευθύνης, υποστηρίζοντας, κατ' ουσίαν, ότι ο ED δεν μπορούσε πλέον να θεωρηθεί οδηγός μετά την παρέμβαση του προπονητού στην οδήγηση του οχήματος που προκάλεσε τις βλάβες.

8. Το rechtbank Noord-Nederland (πρωτοδικείο Noord-Nederland, Κάτω Χώρες) έκανε δεκτή την αγωγή του κρίνοντας, κατ' ουσίαν, ότι, από τη στιγμή που ο πρώην προπονητής τράβηξε το χειρόφρενο, ο ενάγων της κύριας δίκης δεν ήταν πλέον σε θέση να οδηγήσει πράγματι το όχημα αυτό και, κατά συνέπεια, δεν μπορούσε πλέον να θεωρηθεί «οδηγός» του, κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, του WAM.

9. Η Nationale Nederlanden άσκησε έφεση κατά της πρωτόδικης αποφάσεως ενώπιον του Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (εφετείου Arnhem-Leeuwarden, Κάτω Χώρες), το οποίο την εξαφάνισε κρίνοντας ότι ο ED δεν είχε απολέσει την ιδιότητα του οδηγού λόγω της παρεμβάσεως του προπονητού και ότι ο ED ήταν το πρόσωπο που είχε αρχικώς καθίσει στη θέση του οδηγού, το είχε θέσει σε λειτουργία, είχε καθορίσει την ταχύτητα του και είχε επιλέξει τη κατεύθυνση. Αυτός κρατούσε το τιμόνι του οχήματος, όπερ δεν αναιρείται από το γεγονός ότι ο πρώην προπονητής τράβηξε αιφνιδίως το χειρόφρενο και, ως εκ τούτου, προέβη επίσης σε πράξη οδηγήσεως.

10. Το ίδρυμα Stichting Koskea άσκησε αναίρεση ενώπιον του Hoge Raad der Nederlanden (Ανωτάτου Δικαστηρίου των Κάτω Χωρών), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου. Το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το αν ο ED εξακολουθούσε να είναι οδηγός κατά τον χρόνο επελεύσεως του ατυχήματος και ως προς το αν δεν θα έπρεπε να εξομοιωθεί με επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος, καλυπτόμενος υπό την ιδιότητα αυτή από την ασφάλιση αστικής ευθύνης. Κατά την άποψή του, τίθεται το ερώτημα αν το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας

[7] Το άρθρο 3, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 έχει ως 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».

2009/103 έχει την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου πρέπει να καλύπτει την ευθύνη για τις βλάβες του αρχικού οδηγού του οικείου οχήματος, όταν επιβάτης παρεμβαίνει στην οδήγηση του οχήματος αυτού προκαλώντας με τον τρόπο αυτόν ατύχημα.

11. Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι, μολονότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, του WAM αποσκοπεί στην εφαρμογή της εξαιρέσεως που προβλέπεται στο άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, νυν άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103, εντούτοις καμία από τις διατάξεις αυτές δεν ορίζει την έννοια του «οδηγού». Δεδομένου ότι το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 διακρίνει μεταξύ του οδηγού και των λοιπών επιβατών, είναι σημαντικό να ορισθεί η έννοια του «οδηγού» στον οποίο δεν έχει εφαρμογή η γενική αρχή της προστασίας διά της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης.

12. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Hoge Raad der Nederlanden (Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και, με απόφαση που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 12 Ιουλίου 2024, να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 12, παράγραφος 1, της [οδηγίας 2009/103] την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης πρέπει να καλύπτει τη ζημία που υπέστη ο (αρχικός) οδηγός σε περίπτωση κατά την οποία επιβάτης παρεμβαίνει στην οδήγηση αυτοκινήτου οχήματος και λόγω της παρεμβάσεως αυτής επέρχεται ατύχημα.

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, επιβάλλει το δίκαιο της Ένωσης ορισμένες απαιτήσεις τις οποίες οφείλει να τηρεί το εθνικό δικαστήριο προκειμένου να εκτιμήσει αν οδηγός κατά την έννοια του άρθρου 12, παράγραφος 1, της κωδικοποιημένης οδηγίας 2009/103 απώλεσε την ιδιότητά του αυτή υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως και μπορεί να τύχει της προστασίας των επιβατών βάσει του γενικού κανόνα;»

13. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ενώπιον του Δικαστηρίου η Nationale Nederlanden, η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι οποίες ανέπτυξαν προφορικώς τις παρατηρήσεις τους κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση που διεξήχθη ενώπιον του Δικαστηρίου στις 12 Ιουνίου 2025.

II. Ανάλυση

14. Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι «[η] υποχρέωσ[η] ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων οχημάτων για ζημίες εις βάρος τρίτων [διαφέρει] της εκτάσεως της αποζημιώσεως των ζημιών αυτών βάσει της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου. Πράγματι, ενώ η πρώτη ορίζεται και εξασφαλίζεται από την κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης, η δεύτερη διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο»[8]. Εντεύθεν συνάγεται ότι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία δεν έχουν σκοπό να εναρμονίσουν τα συστήματα αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη αυτά εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο καθεστώς αστικής ευθύνης στα ατυχήματα που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων[9].

[8] Απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[9] Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 17ης Μαρτίου 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, στο εξής: απόφαση Carvalho Ferreira Santos, EU:C:2011:158, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), και της 23ης Ιανουαρίου 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, σκέψη 29).

15. Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν θέλησε να προσδιορίσει ειδικότερα το είδος της αστικής ευθύνης, λόγω πταίσματος ή εκ διακινδυνεύσεως, σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων, που πρέπει να καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση [10]. Επομένως, βάσει του δικαίου της Ένωσης, είναι η αστική ευθύνη η οποία θεμελιώνεται κατά το δίκαιο κάθε κράτους μέλους εκείνη η οποία πρέπει να καλύπτεται από την ασφάλιση, εντός των ορίων της διαφυλάξεως της πρακτικής αποτελεσματικότητας των οδηγιών που διέπουν τον τομέα αυτόν [11]. Εν ονόματι αυτής ακριβώς της πρακτικής αποτελεσματικότητας, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι εν λόγω οδηγίες αντιτίθενται σε εθνική διάταξη η οποία αποκλείει αυτεπαγγέλτως ή περιορίζει δυσανάλογα το δικαίωμα αποζημιώσεως του θύματος λόγω της συμβολής του στην επέλευση της ζημίας [12].

16. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η νομολογία του Δικαστηρίου έχει καταστήσει ακόμη πιο ασαφή τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ της εναρμονίσεως των καθεστώτων αστικής ευθύνης και της εναρμονίσεως της ασφαλίσεως της ευθύνης αυτής. Πριν αρχίσω την ανάλυση των ερωτημάτων που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, είναι αναγκαίο να επισημάνω ότι δεν πρέπει να παραράται η λεπτή αυτή διαχωριστική γραμμή.

A. Επί του ορισμού της εννοίας του «οδηγού»

17. Αν και δεν είθισται, θα αρχίσω την ανάλυσή μου από το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα. Εντούτοις, λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που θα προτείνω να δοθεί στο πρώτο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, φρονώ ότι δεν είναι αναγκαίο να απαντήσει το Δικαστήριο στο δεύτερο αυτό ερώτημα, το οποίο το καλεί να ορίσει την έννοια του «οδηγού» κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης. Επομένως, μόνον επικουρικώς παραθέτω τα ακόλουθα στοιχεία.

18. Το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 δεν ορίζει τον «οδηγό». Το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής, το οποίο ωστόσο περιέχει ορισμούς, δεν είναι περισσότερο διαφωτιστικό. Καμία από τις άλλες οδηγίες περί «ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης» δεν παρέχει κάποια διευκρίνιση επ' αυτού [13].

19. Δεδομένου πάντως ότι πρόκειται για έννοια που περιλαμβάνεται σε διάταξη οδηγίας η οποία δεν παραπέμπει στο εθνικά δίκαια, ο όρος «οδηγός» απαιτεί, κατ' αρχήν, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων τόσο της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης όσο και της αρχής της ισότητας, αυτοτελή και ομοιόμορφη ερμηνεία, η οποία να λαμβάνει υπόψη το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω διάταξη και τον σκοπό που επιδιώκει η κανονιστική ρύθμιση στην οποία αυτή εντάσσεται [14].

[10] Απόφαση Carvalho Ferreira Santos (σκέψη 33).

[11] Βλ. απόφαση Carvalho Ferreira Santos (σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[12] Βλ. απόφαση Carvalho Ferreira Santos (σκέψεις 36 έως 38).

[13] Στην πρώτη οδηγία δεν γίνεται καμία αναφορά στον «οδηγό». Η έννοια αυτή εμφανιζόταν για πρώτη φορά στη δεύτερη οδηγία. (βλ. αιτιολογική σκέψη 9 και άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας). Μόνον το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας αναφέρεται στον οδηγό. Η τέταρτη οδηγία μνημονεύει τον οδηγό στις αιτιολογικές σκέψεις 23 και 24, καθώς και στο άρθρο 5, παράγραφος 4. Τέλος, στην αιτιολογική σκέψη 15 και στο άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2005/14 γίνεται αναφορά στον οδηγό.

[14] Πρβλ. απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2014, Deckmyn και Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, σκέψεις 14 και 15). Σχετικά με την απαίτηση ομοιόμορφης ερμηνείας της εννοίας της «κυκλοφορίας οχημάτων», βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, σκέψη 31), και της 20ής Ιουνίου 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

20. Όσον αφορά το πλαίσιο, από την εξέταση της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι ο οδηγός ορίζεται μόνον αρνητικά: δεν είναι επιβάτης[15], δεν είναι ούτε πεζός, ούτε χρήστης του οδικού δικτύου χωρίς μηχανοκίνητο όχημα[16], ούτε, κατά μείζονα λόγο, ποδηλάτης[17].

21. Ωστόσο, ο οδηγός ευρίσκεται κατ' ανάγκην εντός του οχήματος, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 2009/103, μεταξύ άλλων, ως προοριζόμενο να «κινείται […] διά μηχανικής δυνάμεως». Επομένως, μπορεί να συναχθεί ότι οδηγός είναι κατ' αρχήν εκείνος ο οποίος, στο εσωτερικό του οχήματος, ενεργοποιεί τη μηχανική δύναμη του οχήματος.

22. Όσον αφορά τον επιδιωκόμενο σκοπό, το Δικαστήριο υπενθύμισε πρόσφατα ότι οι οδηγίες που κωδικοποιήθηκαν με την οδηγία 2009/103 «διευκρίνισαν προοδευτικά τις υποχρεώσεις των κρατών μελών στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Σκοπός τους ήταν, αφενός, να διασφαλίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της […] Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, να εγγυηθούν ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του τόπου επέλευσης του ατυχήματος εντός της Ένωσης […]. [Α]πό τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι αυτή και οι ως άνω οδηγίες επιδιώκουν τους ίδιους σκοπούς […]. Από την εξέλιξη της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης εξακολούθησε να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, την επίτευξη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά[18].

23. Μολονότι από τον ανωτέρω σκοπό απορρέει η απαίτηση για ευρύ ορισμό της εννοίας των «θυμάτων»[19], εντούτοις θεωρώ ότι η έννοια του «οδηγού» δεν μπορεί να ορισθεί κατά τρόπο ώστε να περιλαμβάνει τη δυνητική περιέλευσή του στην κατάσταση του θύματος λόγω της ρητής εξαιρέσεως του άρθρου 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103.

24. Επομένως, ο ορισμός της εννοίας του «οδηγού», κατά την ανωτέρω διάταξη, πρέπει να τοποθετηθεί κάπου μεταξύ του σεβασμού της ελευθερίας των κρατών μελών να καθορίζουν το καθεστώς αστικής ευθύνης της επιλογής τους[20] και της διαφυλάξεως της πρακτικής αποτελεσματικότητας της ανωτέρω οδηγίας.

25. Για να επιτευχθεί υψηλότερος βαθμός ακρίβειας του ορισμού αυτού, μπορεί λυσιτελώς να αναζητηθεί ερμηνευτική βοήθεια στο διεθνές δίκαιο.

26. Ως εκ τούτου, η Σύμβαση της Βιέννης της 8ης Νοεμβρίου 1968 για την οδική κυκλοφορία[21], στην οποία συμβαλλόμενα μέρη είναι όλα τα κράτη μέλη, ορίζει στο άρθρο 1, στοιχείο ν, τον οδηγό ως «κάθε πρόσωπο που αναλαμβάνει την οδήγηση αυτοκινήτου ή άλλου οχήματος

15 Βλ. άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103.

16 Βλ. άρθρο 12, παράγραφος 3, της οδηγίας 2009/103.

17 Βλ. άρθρο 12, παράγραφος 3, της οδηγίας 2009/103. Βλ. επίσης, κατά το μέτρο που αποκλείει τα ηλεκτρικά ποδήλατα από την έννοια του «οχήματος» κατά την έννοια της εν λόγω οδηγίας, απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

18 Απόφαση του Δικαστηρίου, της 30ής Απριλίου 2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, σκέψεις 37 έως 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων, που επιδιώκεται με την οδηγία 2009/103, επιβεβαιώθηκε με την οδηγία 2021/2118 (βλ. αιτιολογική σκέψη 39 της εν λόγω οδηγίας).

19 Αντ' αυτής η οδηγία 2021/2118 προτιμά τον όρο «ζημιωθέντες» (βλ. αιτιολογική σκέψη 2 της εν λόγω οδηγίας. Βλ. επίσης τον τίτλο του άρθρο 12 της τροποποιηθείσας οδηγίας 2009/103).

20 Αυτό αποτυπώνεται στο άρθρο 12, παράγραφος 3, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103. Κατανοώ το επιχείρημα που ανέπτυξε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, σύμφωνα με το οποίο τυχόν υπερβολικώς αυστηρά κριτήρια ορισμού θα μπορούσαν να θίξουν την αρμοδιότητα των κρατών μελών να καθορίζουν τα ίδια το καθεστώς της αστικής ευθύνης.

21 *Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1042, σ. 17.

(συμπεριλαμβανομένων των ποδηλάτων)». Το άρθρο 8 της ως άνω Συμβάσεως περιλαμβάνει ειδική πρόβλεψη για τους οδηγούς, από την οποία προκύπτει ότι «[κ]άθε κινούμενο όχημα ή κάθε συνδυασμός κινούμενων οχημάτων πρέπει να έχει οδηγό», ότι «[κ]άθε οδηγός πρέπει να έχει τις αναγκαίες σωματικές και ψυχικές ικανότητες και να είναι σε φυσική και διανοητική κατάσταση να οδηγήσει», ότι «[κ]άθε οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος πρέπει να έχει τις αναγκαίες γνώσεις και ικανότητες για την οδήγηση του οχήματος» και ότι «[κ]άθε οδηγός πρέπει να έχει διαρκώς τον έλεγχο του οχήματός του» [22]. Αξίζει να σημειωθεί ότι, πάντοτε κατά το εν λόγω άρθρο 8, είναι αποκλειστική ευθύνη του οδηγού να παραμένει ανά πάσα στιγμή σε θέση να ελέγχει το όχημα.

27. Επομένως, από το σύνολο των στοιχείων αυτών θα μπορούσε να συναχθεί ότι ο οδηγός είναι εκείνος ο οποίος κάθισε στη θέση του οδηγού του οχήματος και ο οποίος, επομένως, έχει πρόσβαση στα βασικά όργανα ελέγχου του οχήματος αυτού τα οποία του επιτρέπουν να καθορίζει την κίνηση, την κατεύθυνση και την ταχύτητα.

28. Τέλος, προσθέτω ότι, για τους λόγους που θα εκθέσω εν συνεχεία, μόνον υφ' όλως εξαιρετικές περιστάσεις θα μπορούσε να απολεσθεί η ιδιότητα του οδηγού από το καθήμενο στη θέση του οδηγού πρόσωπο [23]. Εν πάση περιπτώσει, το βάρος της εκτιμήσεως του ποιος ήταν ο οδηγός κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ανάλογα με το πραγματικό πλαίσιο εκάστης των καταστάσεων που ανακύπτουν ενώπιόν τους, δέον να επαφίεται στα εθνικά δικαστήρια. Κατά την εκτίμηση αυτή, υπενθυμίζω ότι θα πρέπει να μεριμνούν για τη διαφύλαξη της πρακτικής αποτελεσματικότητας της οδηγίας 2009/103 [24].

Β. Επί του ζητήματος της αποκαταστάσεως των βλαβών που υπέστη ο οδηγός

29. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν από το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 της οδηγίας αυτής πρέπει να καλύπτει την ευθύνη για τις βλάβες που υπέστη ο οδηγός σε περίπτωση παρεμβάσεως επιβάτη στην οδήγηση του αυτοκινήτου οχήματος με αποτέλεσμα την πρόκληση ατυχήματος.

30. Στο ερώτημα αυτό προσήκει, κατά τη γνώμη μου, αρνητική απάντηση.

31. Υπενθυμίζω ότι το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 υποχρεώνει κάθε κράτος μέλος να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

32. Μολονότι η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση «τα κατάλληλα μέτρα» [25], εντούτοις η οδηγία 2009/103 διευκρινίζει ότι η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες [26]. Παρακάτω, η

[22] Βλ., αντιστοίχως, άρθρο 8, παράγραφοι 1, 3, 4 και 5, της Συμβάσεως της Βιέννης της 8ης Νοεμβρίου 1968 για την οδική κυκλοφορία.

[23] Για παράδειγμα, απλώς και μόνον η παρέμβαση στη δραστηριότητα της οδήγησης από πρόσωπο διαφορετικό από τον οδηγό δεν θα πρέπει να αρκεί για να προκαλέσει την απώλεια της ιδιότητας του οδηγού κατά την έννοια της οδηγίας 2009/103. Όπως τόνισε η Ολλανδική Κυβέρνηση, πρέπει οπωσδήποτε να ληφθεί μέριμνα για τη διαφύλαξη της ασφάλειας δικαίου των θυμάτων. Αν όμως η ιδιότητα του οδηγού μπορεί ευχερώς να απολεσθεί, τούτο σημαίνει, αντιστρόφως, ότι κάποιος επιβάτης χάνει την ιδιότητα του θύματος. Επομένως, θα ήταν πιθανή η διολίσθηση σε ένα σύστημα στο οποίο οι ασφαλιστικές εταιρίες θα είχαν συμφέρον να αμφισβητούν συστηματικά τη συμπεριφορά όσων κάθονται στον χώρο των επιβατών, όπερ θα έβλαπτε την αποτελεσματικότητα της αποζημιώσεώς τους και, επομένως, εν τέλει, την προστασία τους.

[24] Βλ. σημείο 15 των ανά χείρας προτάσεων.

[25] Βλ. άρθρο 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

[26] Βλ. άρθρο 3, τέταρτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

ίδια οδηγία διευκρινίζει συμπληρωματικώς ότι η ασφάλιση του άρθρου της 3 «καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, *πλην του οδηγού*, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος» [27]. Αντιθέτως, οι βλάβες τις οποίες υπέστησαν τα μέλη της οικογένειας του οδηγού πρέπει κατ' αρχήν να καλύπτονται [28]. Τέλος, από το άρθρο 12, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι η εν λόγω διάταξη «δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης».

33. Επομένως, από τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 προκύπτει σαφής και ρητή πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης *να μην προβλέψει* την κάλυψη, μέσω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, των ζημιών που υπέστη ο οδηγός, τούτο δε ανεξαρτήτως της αιτίας τους. Πράγματι, η εξαίρεση του οδηγού αφορά όλες τις ζημίες, αδιακρίτως, και όχι μόνον τις ζημίες για τις οποίες ευθύνεται ο οδηγός.

34. Προσέτι, από το γράμμα του άρθρου αυτού προκύπτει ότι ένα όχημα μπορεί να οδηγηθεί από έναν και μόνον οδηγό [29].

35. Από την ενώπιον του Δικαστηρίου συζήτηση δεν προέκυψε πράγματι ο ακριβής λόγος αποκλεισμού της καλύψεως των ζημιών του οδηγού, ο οποίος ανάγεται στην τρίτη οδηγία [30], αλλά ευλόγως μπορεί να θεωρηθεί ότι το σύστημα ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων, όπως εφαρμόζεται σε επίπεδο Ένωσης, στηρίζεται στη θεμελιώδη διάκριση –summa divisio– μεταξύ, αφενός, του οδηγού, ο οποίος λογίζεται ότι έλαβε την απόφαση για τη συμμετοχή του οχήματος στην οδική κυκλοφορία [31] και, ως εκ τούτου, ως ο φέρων την ευθύνη για την ανάληψη του κινδύνου και ως ο έχων τον έλεγχό του, και, αφετέρου, των θυμάτων τα οποία λογίζονται ως «το ασθενέστερο μέρος σε ατύχημα» [32], ανεξαρτήτως του αν είναι πεζοί, επιβάτες και, συγχρόνως, ασφαλισμένοι, κύριοι του οχήματος ή μέλη της οικογένειας του οδηγού, του ασφαλισμένου ή του κυρίου του οχήματος, ανεξαρτήτως του αν επιβιβάστηκαν εν γνώσει τους στο όχημα ή του αν μπορεί να τους προσαφθεί ότι συνέβαλαν στην επέλευση της ζημίας [33]. Η αδυναμία των τρίτων θυμάτων επιβατών οφείλεται, εξ ορισμού, στην αδυναμία τους να επηρεάσουν την κατάσταση που είχε ως συνέπεια την πρόκληση ατυχήματος [34]. Επομένως, τα πρόσωπα που προστατεύονται βάσει των διαφόρων οδηγιών είναι τα θύματα του ατυχήματος, νοούμενα υπό ευρεία έννοια, τα οποία ορίζονται κατ' αντιδιαστολή προς τον οδηγό και αποκλειομένου του οδηγού.

27 Άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103. Η υπογράμμιση δική μου.

28 Βλ., σε σχέση με τις σωματικές βλάβες, άρθρο 12, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103.

29 Τούτο δε σε αντιδιαστολή προς τον πληθυντικό αριθμό που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των επιβατών.

30 Βλ. άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας. Βλ., επίσης, απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, σκέψη 26).

31 Επαναλαμβάνω στο σημείο αυτό τη διατύπωση που χρησιμοποίησε η Nationale Nederlanden κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

32 Βλ. αιτιολογική σκέψη 22 της οδηγίας 2009/103. Κατά το Δικαστήριο, «ορίζοντας ότι η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών εκτός του οδηγού, διακρίνει μόνο μεταξύ του οδηγού αυτού και των άλλων επιβατών» (απόφαση της 30ής Ιουνίου 2005, Candolin κ.λπ., C-537/03, EU:C:2005:417, σκέψη 32).

33 Όσον αφορά την κάλυψη των σωματικών βλαβών των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου που φέρει αστική ευθύνη, βλ. άρθρο 12, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103· όσον αφορά την κάλυψη των σωματικών βλαβών ή των υλικών ζημιών των πεζών, των ποδηλατών και άλλων μη μηχανοκίνητων χρηστών, βλ. άρθρο 12, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής.

34 Σχετικά με την ιδιότητα των επιβατών ως τρίτων θυμάτων, βλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 34). Επομένως, το πρόσωπο που ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος, αλλά ευρισκόταν σε αυτό ως επιβάτης κατά τον χρόνο του ατυχήματος, λογίζεται ως επιβάτης που υπήρξε θύμα του ατυχήματος κατά την έννοια της οδηγίας 2009/103, βλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

36. Είτε από γραμματικής απόψεως είτε από συστηματικής απόψεως, όλα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η παρέμβαση επιβάτη η οποία προκαλεί δυστύχημα δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια τη στέρηση από τον οδηγό της ιδιότητάς του αυτής.

37. Από τελολογικής απόψεως, τυχόν ερμηνεία του άρθρου 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 υπό την έννοια ότι αποκλείεται η αποζημίωση των ζημιών που υπέστη ο οδηγός ακόμη και στην περίπτωση παρεμβάσεως του επιβάτη συνάδει, κατά τη γνώμη μου, με τον σκοπό που επιδιώκει η εν λόγω οδηγία για δύο βασικούς λόγους.

38. Κατά πρώτον, ενώ η νομοθετική εξέλιξη κινείται αναμφισβήτητα προς την κατεύθυνση της μεγαλύτερης προστασίας των θυμάτων[35], ταυτόχρονα η εξέλιξη αυτή χαρακτηρίστηκε σαφέστατα από τον –διαρκή μετά την έκδοση της τρίτης οδηγίας– αποκλεισμό των ζημιών του οδηγού από το πεδίο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Επομένως, οι οδηγίες για την ασφάλιση αστικής ευθύνης στηρίζονται στην αρχή ότι μόνον οι ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους, θύματα ατυχήματος από όχημα το οποίο οδηγεί οδηγός, πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση[36]. Η εναρμόνιση στην οποία προέβησαν οι οδηγίες αυτές δεν αφορά τον οδηγό, η τύχη του οποίου εξακολουθεί να διέπεται από το εθνικό δίκαιο.

39. Κατά δεύτερον, ακριβώς για να διασφαλισθεί ο σκοπός τον οποίο παγίως επιδιώκει ο νομοθέτης στο πλαίσιο των παρεμβάσεών του στον τομέα αυτόν, πρέπει να ληφθεί αυστηρά υπόψη η εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103.

40. Πράγματι, φρονώ ότι, μολονότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι ο σκοπός της προστασίας των θυμάτων αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία περιορίζει αδικαιολόγητα την έννοια του επιβάτη[37], εντούτοις τούτο δεν συνεπάγεται επί του παρόντος τον κίνδυνο να επικρατήσει μια αντίληψη περί «οδηγού», κατά την έννοια του δικαίου της Ένωσης, η οποία να είναι ρευστή, υποκειμενική και, κυρίως, δυνάμενη να θέσει σε κίνδυνο, εξ αντανακλάσεως, τα ίδια τα θύματα, καθιστώντας δυνατή την άρση της ιδιότητας του επιβάτη. Ο στόχος της προστασίας των θυμάτων θα διασφαλισθεί μόνον εάν διατηρηθεί η προβλεψιμότητα των κανόνων και η προβλεψιμότητα αυτή μπορεί να διασφαλισθεί μόνον εάν οι έννοιες είναι σαφείς και σταθερές. Παρατηρώ ότι, και όσον αφορά τους επιβάτες, η κάλυψη των ζημιών τους κατά την οδηγία 2009/103 δεν εξαρτάται από τη μη συμμετοχή τους στην επέλευσή τους[38].

35 Βλ. σημείο 22 των παρουσών προτάσεων.

36 Η διαπίστωση αυτή δεν μεταβάλλεται από την απόφαση Carvalho Ferreira Santos. Το Δικαστήριο κλήθηκε τότε να αποφανθεί επί της συμβατότητας με τις οδηγίες για την ασφάλιση αστικής ευθύνης εθνικής νομοθεσίας η οποία προέβλεπε, σε περίπτωση συγκρούσεως δύο οχημάτων και ελλείψει υπαιτιότητας των οδηγών, μείωση της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου (του οδηγού) βάσει του *εφαρμοστέου εθνικού συστήματος αστικής ευθύνης*. Επομένως, σκοπός της πορτογαλικής νομοθεσίας ήταν ο «επιμερισμ[ός] της αστικής ευθύνης για ζημίες προκαλούμενες από σύγκρουση μεταξύ δύο οχημάτων όταν δεν υφίσταται υπαιτιότητα κάποιου από τους εμπλεκόμενους οδηγούς» (βλ. σκέψη 41 της αποφάσεως Carvalho Ferreira Santos) και ο επιμερισμός αυτός επηρέαζε κατ' ανάγκην τη ληφθείσα αποζημίωση. Ως εκ τούτου, στην υπόθεση που κρίθηκε με την απόφαση Carvalho Ferreira Santos, καθένας από τους οδηγούς ήταν υπεύθυνος τόσο για τις ζημίες που προκλήθηκαν στον έτερο (ο οποίος κατέστη, ως εκ τούτου, τρίτος θύμα) όσο και για τον ίδιο τον τρίτο, θύμα του ατυχήματος. Υπ' αυτή την έννοια πρέπει να νοηθεί η φράση «το[υ] δικαιώμα[τος] των θυμάτων, εν προκειμένω του οδηγού οχήματος» της σκέψεως 43 της αποφάσεως και η διττή αυτή ιδιότητα τονίζεται ρητώς από το Δικαστήριο στη σκέψη 45 της εν λόγω αποφάσεως. Η πορτογαλική έννομη τάξη είχε επιλέξει να επιλύσει αυτή τη φαινομενική ανακολουθία προβλέποντας επιμερισμό της αστικής ευθύνης κατ' αναλογίαν προς τη συμβολή εκάστου οχήματος (βλ. σκέψη 43 της ίδιας αποφάσεως) –για να μην πω οδηγού– στην επέλευση των ζημιών. Επομένως, η απόφαση Carvalho Ferreira Santos πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως των πραγματικών περιστατικών και του εθνικού νομικού πλαισίου που χαρακτήριζαν την υπόθεση της κύριας δίκης.

37 Βλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

38 Πλην της ειδικής περίπτωσης στην οποία αναφέρεται το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103.

41. Επομένως, το ζήτημα της υποχρεωτικής ασφαλιστικής καλύψεως πρέπει να αποσυνδεθεί από το ζήτημα της ευθύνης για ζημίες, διότι το δίκαιο της Ένωσης δεν έχει κατορθώσει να την εναρμονίσει [39]. Επομένως, προκειμένου να διαφυλαχθεί η ασφάλεια δικαίου και η ορθή κατανομή των αρμοδιοτήτων, πρέπει απλώς να διαπιστωθεί, με κάπως μανιχαϊκό τρόπο, ότι η οδηγία 2009/103, αφενός, υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι η υποχρεωτική ασφάλιση θα πρέπει να καλύπτει τις ζημίες των ζημιωθέντων επιβατών που είναι θύματα αυτοκινητικού ατυχήματος και, αφετέρου, δεν προβλέπει ότι η εν λόγω ασφάλιση καλύπτει τις ζημίες του οδηγού.

42. Οι περιστάσεις του ατυχήματος που προκάλεσε τη διαφορά της κύριας δίκης είναι εντελώς τραγικές και πρέπει προφανώς να επιδειχθεί μέριμνα για όλα τα θύματα. Εντούτοις, η βούληση αποδόσεως κάποιου είδους δικαιοσύνης λόγω της δεινής θέσεως στην οποία έχει περιέλθει ένα πρόσωπο δεν μπορεί να δικαιολογήσει τη στρέβλωση των νομικών κανόνων και εννοιών σε βαθμό που να χάνουν το κοινό νόημά τους.

43. Κατά την έννοια της οδηγίας 2009/103, ο ED δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα οδηγός και επιβάτης του οχήματος που προκάλεσε τη ζημία. Ο προπονητής που τράβηξε το χειρόφρενο δεν μπορεί να θεωρηθεί οδηγός. Η παρέμβαση και μόνον του επιβάτη στην οδήγηση δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της ιδιότητάς του ως θύματος, διότι τούτο δεν αρκεί για να απολέσει το πρόσωπο το οποίο οδηγεί την ιδιότητα του οδηγού.

44. Ο βαθμός παρεμβάσεως –ευθύνης– του επιβάτη στην επέλευση της ζημίας δεν αποτελεί ζήτημα το οποίο αφορά την ασφάλιση της αστικής ευθύνης, όπως αυτή ρυθμίζεται από την οδηγία 2009/103, αλλά την ίδια την αστική ευθύνη [40], η οποία διέπεται από το εθνικό δίκαιο [41]. Για τους προεκτεθέντες λόγους, προτείνω το άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν προβλέπει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση πρέπει να καλύπτει τις ζημίες που προκαλούνται από το όχημα στον οδηγό του, ακόμη και στην περίπτωση που κάποιος επιβάτης παρενέβη στην οδήγηση του οχήματος.

45. Μια τέτοια ερμηνεία δεν θα άφηνε τους οδηγούς χωρίς ένδικο βοήθημα, αλλά θα ισοδυναμούσε με επιβεβαίωση απευθυνόμενη προς τα κράτη μέλη ότι σε αυτά εναπόκειται να οργανώσουν ένα σύστημα ασφαλίσεως το οποίο να καλύπτει τις ζημίες των οδηγών [42].

[39] Η ποικιλομορφία των καθεστώτων που έχουν υιοθετήσει τα κράτη μέλη πρέπει να διαφυλαχθεί και ακριβώς επειδή τα κράτη μέλη δεν έχουν συμφωνήσει ως προς τον ορισμό ενός ενιαίου καθεστώτος, η οδηγία 2009/103 παραμένει αυτή η άσκηση ισορροπίας που όλοι γνωρίζουμε. Για παράδειγμα, ορισμένα κράτη μέλη επέλεξαν ένα μοντέλο κατά το οποίο οι ζημίες που προκαλούνται από το όχημα ασφαλίζονται μέσω του οδηγού του, ο οποίος είναι ο ασφαλισμένος. Στην περίπτωση αυτή, ο οδηγός είναι ασφαλισμένος για τις ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους από το όχημα το οποίο οδηγεί. Στα συστήματα αυτά, είναι σαφές ότι είναι δύσκολο να γίνει δεκτό ότι την ιδιότητα του οδηγού μπορεί να αποκτήσει επιβάτης του οχήματος με την παραμικρή παρέμβασή του. Δεν μπορεί να αναμένεται από την ασφάλεια του οδηγού η κάλυψη των ζημιών που προκαλούνται σε αυτόν από τον επιβάτη ο οποίος παρενέβη στην οδήγηση, ο δε επιβάτης πιθανώς να μην είναι ασφαλισμένος ως οδηγός.

[40] Όπως προκύπτει, κατά τη γνώμη μου, από τη σκέψη 24 της αποφάσεως της 30ής Ιουνίου 2005, Candolin κ.λπ. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Βλ. απόφαση της 10ης Ιουνίου 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, σκέψη 36).

[42] Ένα τέτοιο σύστημα μπορεί να προβλέπει ρήτρες αποκλεισμού, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της ασφαλίσεως οδηγού που έχει συναφθεί για την κάλυψη των ζημιών του ED. Συνεπώς, φαίνεται ότι η μόνη δυνατότητα να προβάλλει τις αξιώσεις του ο ED είναι να τις θεμελιώσει, ενδεχομένως, στην αστική ευθύνη του προπονητή (βλ. σημείο 11 των γραπτών παρατηρήσεων της Ολλανδικής Κυβέρνησης).

III. Πρόταση

46. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Hoge Raad der Nederlanden (Ανώτατο Δικαστήριο των Κάτω Χωρών) ως εξής:

Το άρθρο 12, παράγραφος 1, 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:

οι ζημίες που υπέστη ο οδηγός οχήματος σε τροχαίο ατύχημα δεν καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση που προβλέπει η οδηγία αυτή, ακόμη και σε περίπτωση παρεμβάσεως επιβάτη στην οδήγηση του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα.