

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

L. A. GEELHOED

της 10ης Μαρτίου 2005<sup>1</sup>

### I — Εισαγωγή

1. Στην παρούσα υπόθεση, το *Korkein oikeus* έθεσε στο Δικαστήριο σειρά προδικαστικών ερωτημάτων ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, της 24ης Απριλίου 1972<sup>2</sup> (στο εξής: πρώτη οδηγία), της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, της 30ής Δεκεμβρίου 1983<sup>3</sup> (στο εξής: δεύτερη οδηγία), και της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14ης Μαΐου 1990<sup>4</sup> (στο εξής: τρίτη οδηγία), οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

2. Με τα προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο επιθυμεί στην ουσία να πληροφορηθεί αν ο επιβάτης, ο οποίος

υπέστη σωματικές βλάβες και γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι τη στιγμή του ατυχήματος ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος, δύναται κατά το εθνικό δίκαιο να αποκλειστεί εν όλω ή εν μέρει από την προστασία την οποία στηρίζει στις κοινοτικές οδηγίες για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

### II — Το κοινοτικό δίκαιο

3. Από το 1972 ο κοινοτικός νομοθέτης έχει ως σκοπό να φέρει, μέσω οδηγιών, πιο κοντά τις νομοθεσίες των κρατών μελών για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

4. Η πρώτη οδηγία προβλέπει την κατάρτιση των συνοριακών ελέγχων τού αν είναι ασφαλισμένο το αυτοκίνητο και την καθιέρωση σε όλα τα κράτη μέλη υποχρεωτικής ασφάλισης καλύπτουσας την ευθύνη για τις ζημιές που επήλθαν επί κοινοτικού εδάφους.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ολλανδική.

2 — Οδηγία του Συμβουλίου περί εναρμόνισης 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136).

3 — Δεύτερη οδηγία του Συμβουλίου 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).

4 — Τρίτη οδηγία του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33).

5. Λαμβάνοντας ως αφετηρία την αρχή ότι τα θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος πρέπει να αποζημιώνονται όταν έχει διαπιστωθεί η σχετική ευθύνη, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ορίζει:

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

6. Με τη δεύτερη οδηγία, ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να εναρμονιστούν οι διαφορετικές πτυχές της υποχρεωτικής αυτής ασφαλίσεως, προκειμένου να εξασφαλιστεί στα θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος ένα κατώτατο επίπεδο προστασίας και να μειωθούν οι υπάρχουσες στην Κοινότητα αποκλίσεις σχετικά με την έκταση της ασφαλίσεως αυτής.

7. Η δεύτερη οδηγία αφορά το πεδίο, δηλαδή την έκταση της καλύψεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως, για την οποία καθορίζει κατώτατα ποσά. Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας έχει ως εξής:

«1. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει υποχρεωτικά τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.

2. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης, που ενδεχομένως απαιτούνται από τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί τα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης να ανέρχονται τουλάχιστο σε:

- 350 000 ECU για τις σωματικές βλάβες όταν υπάρχει ένα μόνο θύμα· όταν υπάρχουν περισσότερα θύματα, στο ίδιο ατύχημα, το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των θυμάτων,
- 100 000 ECU κατά ατύχημα για τις υλικές ζημιές ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν αντί των προηγούμενων ελάχιστων ποσών ένα ελάχιστο ποσό 500 000 ECU για τις σωματικές βλάβες, όταν υπάρχουν πολλά θύματα στο ίδιο ατύχημα, ή ένα ελάχιστο συνολικό ποσό 600 000 ECU κατά ατύχημα, για εσωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων ή τη φύση των ζημιών.»

8. Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, «[κ]άθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο [...] 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 [...] ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.»

9. Ωστόσο, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, οι διατάξεις ή οι ρήτρες τις οποίες αφορά η πρώτη περίπτωση του

πρώτου εδαφίου δύνανται να αντιταχθούν στα πρόσωπα που με τη θέλησή τους επιβιβάστηκαν στο αυτοκίνητο που προκάλεσε τη ζημία, όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο είχε κλαπεί.

10. Η τρίτη οδηγία εκδόθηκε για να διευκρινιστούν ορισμένες διατάξεις σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση, καθόσον εξακολουθούσαν να υφίστανται σημαντικές αποκλίσεις ως προς την έκταση της ασφαλιστικής καλύψεως.

11. Κατά την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας, σε ορισμένα κράτη μέλη υπάρχουν κενά στην κάλυψη των επιβατών αυτοκινήτου από την υποχρεωτική ασφάλιση. Για την προστασία αυτής της ιδιαίτερα ευάλωτης κατηγορίας δυνητικών θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος, τα κενά αυτά πρέπει να καλυφθούν.

12. Τέλος, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ορίζει:

«Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της

οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.»

ζημία. Αν ένα πρόσωπο προκάλεσε από πρόθεση ή από βαριά αμέλεια τις σωματικές βλάβες που το ίδιο υπέστη, θα λάβει αποζημίωση μόνο στο μέτρο που άλλες περιστάσεις συνέβαλαν στην επέλευση της ζημίας αυτής.»

### III — Το εθνικό δίκαιο

13. Οι γενικές διατάξεις σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα περιλαμβάνονται στον νόμο Liikennevakuutuslaki (στο εξής: νόμος για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα). Κατά τον νόμο αυτόν, η ασφάλιση καλύπτει τις σωματικές βλάβες ή την υλική ζημία που προκλήθηκαν από αυτοκινητιστικό ατύχημα.

14. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα ορίζει τα εξής ως προς οικείο πταίσμα του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος:

«Αν εκείνος που υπήρξε θύμα αυτοκινητιστικού ατυχήματος συνέβαλε ο ίδιος στην επέλευση του ατυχήματος αυτού, η σχετική αποζημίωση, εκτός της αποζημίωσης για τις σωματικές βλάβες που υπέστη το πρόσωπο αυτό, είναι δυνατόν να μη καταβληθεί ή να μειωθεί αναλόγως του πταίσματος του πιο πάνω προσώπου, του τρόπου οδηγήσεως του αυτοκινήτου και των άλλων περιστάσεων που είχαν ως αποτέλεσμα να προκληθεί

15. Το άρθρο 7, παράγραφος 3, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα έχει μια ειδική διάταξη σχετικά με το δικαίωμα του επιβάτη να λάβει αποζημίωση στην περίπτωση που ο οδηγός βρισκόταν σε κατάσταση μέθης:

«Αν ένα πρόσωπο οδηγώντας ένα αυτοκίνητο προκάλεσε τις σωματικές βλάβες τις οποίες υπέστη, ενώ κατά την οδήγηση του αυτοκινήτου ή μετά από αυτή το ποσοστό οιοπνεύματος στο αίμα του ήταν τουλάχιστον 1,2 ‰ ή το ποσοστό οιοπνεύματος που μετρήθηκε με αλκοτέστ ήταν τουλάχιστον 0,60 mg/lit ή προκάλεσε τη ζημία οδηγώντας το αυτοκίνητο υπό την επίρεια οιοπνεύματος ή/και άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη, οπότε είχε μειωθεί σημαντικά η ικανότητά του να ενεργεί χωρίς λάθος, η αποζημίωση καταβάλλεται από την ασφαλιστική εταιρία μόνον αν συντρέχει ειδικός λόγος γι' αυτό. Οι πιο πάνω διατάξεις που αφορούν το δικαίωμα αποζημίωσης του οδηγού έχουν εφαρμογή και επί του προσώπου που επέβαινε του αυτοκινήτου όταν προκλήθηκε η ζημία, μολονότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει την κατάσταση του οδηγού.»

#### IV — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

16. Στις 24 Απριλίου 1997, η T. Candolin, μητέρα της K. Candolin, ο J.-A. Viljaniemi και ο V.-M. Raananen επιβιβάστηκαν σε ένα αυτοκίνητο, του οποίου κύριος ήταν ο V.-M. Raananen και οδηγός ο J. Ruokaranta. Ο τελευταίος οδηγούσε το αυτοκίνητο αυτό με ταχύτητα 180 km/h σε μια περιοχή όπου το ανώτατο όριο ταχύτητας ήταν αλλού 80 km/h και αλλού 60 km/h. Ο οδηγός έχασε τον έλεγχο του αυτοκινήτου, το οποίο βγήκε έξω από τον δρόμο. Η περιεκτικότητα οιοπνεύματος στο αίμα του J. Ruokaranta ήταν μετά την οδήγηση 2,08 ‰. Και οι επιβάτες βρίσκονταν σε κατάσταση μέθης.

17. Το ατύχημα αυτό στοίχισε τη ζωή της T. Candolin. Ο J.-A. Viljaniemi υπέστη εξάρθρωση ισχίου και ο V.-M. Raananen υπέστη κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις και βλάβη του νωπιαίου μυελού, η οποία επέφερε παράλυση των κάτω άκρων. Επιπλέον, καταστράφηκαν τα ρούχα του J.-A. Viljaniemi.

18. Το αυτοκίνητο είχε ασφαλιστεί στην ασφαλιστική εταιρία Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola.

19. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο (Porin käräjäoikeus) κήρυξε τον J. Ruokaranta ένοχο οδηγίσεως υπό την επίρεια οιοπνεύματος, ανθρωποκτονίας και προκλήσεως

βαρείας σωματικής βλάβης. Κατά συνέπεια, το Porin käräjäoikeus τον καταδίκασε σε στερητική της ελευθερίας ποινή. Επιπλέον, κήρυξε τον V.-M. Raananen ένοχο για το ότι άφησε να οδηγηθεί το αυτοκίνητό του από πρόσωπο το οποίο βρισκόταν σε κατάσταση μέθης. Λόγω της σοβαρής σωματικής βλάβης που ο ίδιος υπέστη, δεν του επέβαλε στερητική της ελευθερίας ποινή.

20. Με την πιο πάνω απόφασή του, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο υποχρέωσε τον J. Ruokaranta να καταβάλλει στην K. Candolin διατροφή μέχρι τις 2 Σεπτεμβρίου 2000 και να την αποζημιώσει για τα έξοδα κηδείας. Επιπλέον, με την ίδια απόφαση, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο υποχρέωσε τον J. Ruokaranta να αποζημιώσει τον J.-A. Viljaniemi για τα έξοδα νοσοκομειακής περιθάλψεως και τα κατεστραμμένα ρούχα και να του καταβάλει ένα ποσό ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο υποχρέωσε τον J. Ruokaranta να καταβάλει στον V.-M. Raananen αποζημίωση για τα έξοδα ιατρικής και νοσοκομειακής περιθάλψεως, να του καταβάλει ένα ποσό ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης και να του καταβάλει επί 24 έτη διατροφή λόγω των διαφυγόντων κερδών. Το käräjäoikeus έκρινε ότι λόγω της προθέσεως του J. Ruokaranta και της βαρύτητας της πράξεώς του, δεν θα ήταν δίκαιο να μειωθούν οι αποζημιώσεις.

21. Όσον αφορά το ζήτημα αν ο ασφαλιστής του αυτοκινήτου που οδήγησε ο J. Ruokaranta πρέπει να καταβάλει τις επιβληθείσες αποζημιώσεις, το käräjäoikeus έκρινε ότι η

παρέα έπινε πολλές ώρες οινοπνευματώδη ποτά και μετά μόνη της επιβίβαστηκε στο αυτοκίνητο, το οποίο οδήγησε ο J. Ruokaranta. Όλοι όφειλαν να αντιληφθούν την κατάσταση μέθης του J. Ruokaranta. Βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 3, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, δεν στοιχειοθετείται ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρίας, καθόσον δεν συντρέχει ειδικός λόγος υπό την έννοια της πιο πάνω διατάξεως.

πρέπει να μειωθεί λόγω της οικονομικής του καταστάσεως ή του συντρέχοντος πταίσματος των επιβατών. Όσον αφορά την καταβολή της αποζημιώσεως από τον ασφαλιστή, το Honioikeus μεταρρύθμισε την απόφαση του käräjäoikeus έτσι ώστε η ασφαλιστική εταιρία να μην είναι υποχρεωμένη να καταβάλει αποζημίωση ούτε στον V.-M. Paananen.

22. Το käräjäoikeus εκτίμησε όσον αφορά τον V.-M. Paananen ότι, λαμβανομένων υπόψη της σοβαρότατης μόνιμης αναπηρίας του και της οικονομικής καταστάσεως του J. Ruokaranta, δεν θα ήταν δίκαιο να μη λάβει ο πρώτος αποζημίωση και έκρινε ότι η επιβληθείσα αποζημίωση πρέπει να καταβληθεί στον V.-M. Paananen από τον ασφαλιστή του αυτοκινήτου που οδήγησε ο J. Ruokaranta. Όσον αφορά την K. Candolin και τον J.-A. Viljaniemi, το käräjäoikeus έκρινε ότι δεν συντρέχει ειδικός λόγος για την καταβολή της αποζημιώσεως από τον ασφαλιστή.

23. Στον δεύτερο βαθμό, το Turun Honioikeus έκρινε ότι, λαμβανομένου υπόψη του βαθμού της υπαιτιότητας του J. Ruokaranta, η αποζημίωση που επιβλήθηκε σε αυτόν δεν

24. Στο πλαίσιο της ανααιρετικής διαδικασίας ενώπιον του Korkein oikeus, η K. Candolin, ο J.-A. Viljaniemi και ο V.-M. Paananen ζήτησαν να καταβληθεί η αποζημίωση από τον ασφαλιστή. Με απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2003, το Korkein oikeus έθεσε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Περιορίζει το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, κατά το οποίο η ασφάλιση καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, οι οποίες απορρέουν από την κυκλοφορία ενός αυτοκινήτου, ή άλλη διάταξη ή αρχή του κοινοτικού δικαίου τη δυνατότητα να ληφθεί κατά το εθνικό δίκαιο υπόψη η έκταση της συμβολής ενός επιβάτη στην επέλευση της ζημίας την οποία αυτός υπέστη, όταν τίθεται υπό εξέταση το δικαίωμά του να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα;

2) Είναι σύμφωνος με το κοινοτικό δίκαιο, και σε άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που απαριθμούνται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας [...], ο αποκλεισμός ή ο περιορισμός, λόγω της συμπεριφοράς του επιβάτη του αυτοκινήτου, του δικαιώματός του να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα; Μπορεί να συμβεί αυτό, π.χ., όταν κάποιος επιβιβάστηκε σε αυτοκίνητο μολονότι μπορούσε να αντιληφθεί ότι ο κίνδυνος να γίνει ατύχημα και να επέλθει ζημία ήταν μεγαλύτερος απ' ό,τι είναι συνήθως;

3) Εμποδίζει το κοινοτικό δίκαιο να ληφθεί υπόψη η κατάσταση μέθης του οδηγού ως στοιχείο το οποίο επηρεάζει την ικανότητά του να οδηγεί ένα αυτοκίνητο με ασφάλεια;

4) Όταν ο κύριος ενός αυτοκινήτου έχει αφήσει να το οδηγήσει ένα πρόσωπο που βρίσκεται σε κατάσταση μέθης, εμποδίζει το κοινοτικό δίκαιο να εκτιμηθεί αυστηρότερα απ' ό,τι για τους άλλους επιβάτες το δικαίωμα του προσώπου αυτού να λάβει για τις σωματικές βλάβες που υπέστη αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα;»

και του V.-M. Raananen. Δεδομένου ότι η Φινλανδική, η Σουηδική, η Αυστριακή, η Γερμανική και η Νορβηγική Κυβέρνηση καθώς και η εταιρία Pohjolaε προέβησαν, εκτός από μερικές εξαιρέσεις, λίγο πολύ τα ίδια επιχειρήματα, θα συμπεριλάβω τα επιχειρήματα αυτά στην περίληψή μου των κυριότερων ισχυρισμών της Φινλανδικής Κυβερνήσεως.

26. Η Φινλανδική Κυβέρνηση θεωρεί ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν έχει ως σκοπό την εναρμόνιση των ρυθμίσεων περί αστικής ευθύνης. Τούτο προκύπτει από την απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira<sup>5</sup> όπου το Δικαστήριο έκρινε ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν ασκεί επιρροή για το είδος της αστικής ευθύνης —αντικειμενική ή υποκειμενική ευθύνη— την οποία πρέπει να καλύπτει η ασφάλιση. Οι οδηγίες επιβάλλουν μόνον την υποχρέωση να καλύπτεται με ασφάλιση η αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη διατηρούν την εξουσία να καθορίζουν τα της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

#### V — Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

25. Θα αρχίσω με τις παρατηρήσεις της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, της Επιτροπής

<sup>5</sup> Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98 (Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψεις 23, 28 και 29).

27. Το κοινοτικό δίκαιο δεν θέτει περιορισμούς όσον αφορά τη σημασία που έχει στις επιμέρους περιπτώσεις το συντρέχον παιδί του ζημιωθέντος. Στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου αστικής ευθύνης, ισχύει ο κανόνας ότι ο ζημιωθείς που ο ίδιος συνέβαλε στη γένεση της ζημίας ουδόλως αποζημιώνεται ή δεν αποζημιώνεται πλήρως. Του εθνικού δικαστή έργο είναι να καθορίσει σε ποιο μέτρο θα εφαρμοστούν σε μια συγκεκριμένη περίπτωση οι γενικές διατάξεις περί αστικής ευθύνης.

28. Η αποζημίωση δύναται να περιοριστεί ή να αποκλειστεί στην περίπτωση που ο ζημιωθείς εν γνώσει του αποδέχθηκε έναν αυξημένο κίνδυνο ατυχήματος. Ο δικαστής δύναται, βάσει των γενικών διατάξεων περί αστικής ευθύνης, να περιορίσει ή να αποκλείσει την αποζημίωση, αν κάποιος επιβίβαστηκε ενός αυτοκινήτου γνωρίζοντας ότι κατά το ταξίδι θα γίνει σημαντική υπέρβαση των ορίων του συνήθους κινδύνου ατυχήματος. Το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στο να ληφθεί υπόψη η κατάσταση μέθης του οδηγού κατά την εκτίμηση του αν συντρέχει λόγος μείωσης της αποζημίωσης. Επιπλέον, αν και ο κύριος ενός αυτοκινήτου επέβαινε του αυτοκινήτου αυτού το οποίο οδηγήθηκε από πρόσωπο που βρισκόταν υπό την επίρεια οινοπνεύματος, το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται ούτε και στο να κριθεί με μεγαλύτερη αυστηρότητα ο κύριος του αυτοκινήτου αυτού. Η Αυστριακή Κυβέρνηση προσθέτει ότι ο κύριος ή ο κάτοχος του αυτοκινήτου δεν είναι τρίτο πρόσωπο που υπήρξε θύμα αυτοκινητιστικού ατυχήματος, αλλά έχει συμβατική σχέση με τον ασφαλιστή, οπότε ο κύριος του αυτοκινήτου πρέπει να κρίνεται αυστηρότερα απ' ό,τι οι άλλοι επιβάτες.

29. Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, οι οδηγίες αφορούν μόνο τη νομική σχέση μεταξύ του ασφαλιστή και του κυρίου του αυτοκινήτου. Οι οδηγίες δεν διέπουν τη νομική σχέση μεταξύ του υπεύθυνου για το ατύχημα και των θυμάτων του ατυχήματος. Εν προκειμένω, εφαρμογή έχει το εθνικό δίκαιο περί αποζημιώσεως και αστικής ευθύνης.

30. Η Σουηδική και η Αυστριακή Κυβέρνηση προβαίνουν περαιτέρω σε μια λεπτή παρατήρηση. Η Σουηδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η προσαρμογή της αποζημιώσεως δεν δύναται να οδηγήσει στον πλήρη αποκλεισμό του δικαιώματος αποζημιώσεως για ορισμένες κατηγορίες προσώπων ή για ορισμένο είδος ζημίας. Η Αυστριακή Κυβέρνηση θεωρεί ότι μια σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως δεν δύναται να προβλέπει ότι ο ασφαλιστής μπορεί να περιορίσει ή να αποκλείσει την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών στις περιπτώσεις που ο οδηγός του αυτοκινήτου ήταν μεθυσμένος.

31. Κατά την Επιτροπή, τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν τη σχέση μεταξύ του ασφαλιστή και του προσώπου που υπέστη σωματικές βλάβες. Το ερώτημα ως προς την ευθύνη του προσώπου που υπέστη σωματικές βλάβες και το συναφές ερώτημα ως προς την ενδεχόμενη υποχρέωση αποζημιώσεως πρέπει να λάβουν απάντηση βάσει του εθνικού δικαίου.



32. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η υποχρεωτική ασφάλιση δεν δύναται να προβλέπει ότι δεν θα καταβληθεί αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες και την υλική ζημία των επιβατών του ασφαλισμένου οχήματος ειδικά όταν ο οδηγός του αυτοκινήτου ήταν μεθυσμένος<sup>6</sup>. Προς στήριξη του ισχυρισμού της, η Επιτροπή παραπέμπει προ πάντων στην απόφαση Ruiz Bernáldez<sup>7</sup>. Από την απόφαση εκείνη προκύπτει ότι το Δικαστήριο ναι μεν λαμβάνει υπόψη την κατάσταση που δημιούργησε ο ίδιος ο ζημιωθείς, πλην όμως μόνο στις περιπτώσεις του άρθρου 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας, το οποίο απαριθμεί τις ειδικές περιπτώσεις όπου αποκλείεται η ασφαλιστική κάλυψη.

περιστάσεις. Ο V.-M. Raananen υπογραμμίζει ότι η αποζημίωση πρέπει να είναι ο κανόνας, καθόσον για τους επιβάτες είναι αδύνατον να αποδείξουν ότι δεν γνώριζαν την κατάσταση μέθης του οδηγού.

## VI — Εκτίμηση

33. Επιπλέον, το κοινοτικό δίκαιο αντιτίθεται στο να κριθεί αυστηρότερα ο κύριος του αυτοκινήτου στο οποίο επέβαινε, καθόσον, σχετικά με την αποζημίωση, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας διακρίνει μόνο μεταξύ οδηγού και επιβατών.

35. Με τα ερωτήματά του, το αιτούν δικαστήριο επιθυμεί στην ουσία να πληροφορηθεί αν στη νομοθεσία των κρατών μελών μπορούν να υπάρξουν μη προβλεπόμενοι από τις οδηγίες αποκλεισμοί του δικαιώματος του επιβάτη να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Αν στη νομοθεσία των κρατών μελών δεν μπορούν να υπάρξουν αποκλεισμοί που δεν προβλέπονται από τις οδηγίες, τότε πρέπει να καθοριστεί αν κατά το εθνικό δίκαιο δύναται να αποκλειστεί εν όλω ή εν μέρει το δικαίωμα αποζημιώσεως του επιβάτη ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες και ο οποίος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι τη στιγμή του ατυχήματος ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Τέλος, τίθεται το ζήτημα αν ο κύριος του αυτοκινήτου στο οποίο επέβαινε δύναται να κριθεί αυστηρότερα απ' ό,τι οι άλλοι επιβάτες λόγω του γεγονότος ότι άφησε να οδηγηθεί το αυτοκίνητό του από κάποιον που βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος.

34. Ο V.-M. Raananen θεωρεί ότι από τις οδηγίες προκύπτει ότι η ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα πρέπει να καλύπτει τη ζημία όλων των επιβατών εκτός του οδηγού. Η αποζημίωση μπορεί να αποκλειστεί μόνο σε εξαιρετικές

6 — Βλ. την απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez (Συλλογή 1996, σ. I-1829, ένατη πρόταση του δεύτερου εδαφίου του διατακτικού συνδυαζόμενη με το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας.

7 — Προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 6, βλ. τις σκέψεις 18 έως 21.

## Α — Προκαταρκτική παρατήρηση

36. Οι τρεις οδηγίες περιέχουν ελάχιστες διατάξεις για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Η πρώτη οδηγία καθιερώνει σε όλα τα κράτη μέλη υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτουσα τη ζημία που προκαλείται επί κοινοτικού εδάφους. Αρχικά, τα κράτη μέλη μπορούσαν να καθορίσουν τα της ασφαλιστικής καλύψεως και τις προϋποθέσεις της υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Το 1984, με τη δεύτερη οδηγία θεσπίστηκαν ελάχιστοι κανόνες σχετικά με την έκταση της υποχρεωτικής καλύψεως των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών, οπότε αντικειμενικοποιήθηκαν οι κίνδυνοι αυτοκινητιστικού ατυχήματος επί κοινοτικού εδάφους. Στη συνέχεια, η τρίτη οδηγία επέκτεινε σε άλλους επιβάτες πλην του οδηγού το προσωπικό πεδίο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων.

37. Βάσει των τριών αυτών οδηγιών, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να φροντίζουν ώστε κάθε κύριος ή κάτοχος ενός αυτοκινήτου να μεταφέρει, με ασφαλιστική σύμβαση, σε μια ασφαλιστική εταιρία την αστική του ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα<sup>8</sup>. Επιπλέον, όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια για την αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα πρέπει να καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος της Κοινότητας<sup>9</sup> και πρέπει να προβλέπεται μόνον ένα

ασφάλιστρο για την ασφαλιστική κάλυψη που απαιτείται από τον νόμο σε κάθε ένα από τα άλλα κράτη μέλη<sup>10</sup>. Για να εναρμονιστεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα η ασφαλιστική κάλυψη, εξασφαλίστηκε ότι τα θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος θα λαμβάνουν επαρκή αποζημίωση, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους όπου έλαβε χώρα το ατύχημα<sup>11</sup>.

38. Με το πιο πάνω πλέγμα οδηγιών, επιδιώκεται, αφενός, να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Κοινότητας όσο και των επιβατών τους και, αφετέρου, να διασφαλιστεί ότι τα θύματα ατυχήματος που προκλήθηκε από τα αυτοκίνητα αυτά θα έχουν συγκρίσιμη μεταχείριση, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Κοινότητας όπου έλαβε χώρα το ατύχημα αυτό<sup>12</sup>.

39. Η προστασία του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος έχει σημαντική θέση στις τρεις οδηγίες. Ναι μεν ήδη από την πρώτη οδηγία η προστασία του θύματος αυτού είχε βασική σημασία, πλην όμως με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία η νομική θέση των δυνητικών θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος βελτιώθηκε και ενισχύθηκε. Οι τελευταίες οδηγίες σκοπεύουν να καλύψουν συγκεκριμένα κενά του συστήματος, τα οποία εμφανίστηκαν μόνο με την πάροδο του χρόνου. Για τη βελτίωση της θέσεως του

10 — Άρθρο 2 της τρίτης οδηγίας.

11 — Πέμπτη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας.

12 — Βλ. την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 6 απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 13.

8 — Άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας.

9 — Άρθρο 3, παράγραφος 2, της πρώτης οδηγίας.

θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος, η δεύτερη οδηγία ορίζει ότι έναντι του θύματος αυτού δεν ισχύουν ορισμένες ρήτρες αποκλεισμού της ευθύνης. Επιπλέον, το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας ρητώς επιτρέπει «κάθε άλλη πρακτική ευνοϊκότερη για τα θύματα»<sup>13</sup>. Η τρίτη οδηγία διευρυνε τον κύκλο των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος έτσι ώστε να προστατευθεί μια «ιδιαίτερα ευάλωτη κατηγορία δυνητικών θυμάτων», δηλαδή οι επιβάτες.

*B — Μπορούν στη νομοθεσία των κρατών μελών να υπάρξουν μη προβλεπόμενοι από τις οδηγίες αποκλεισμοί του δικαιώματος του επιβάτη να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα;*

40. Όσον αφορά το δικαίωμα του επιβάτη να λάβει αποζημίωση από τον ασφαλιστή, ο Φινλανδός νομοθέτης έχει θεσπίσει μια ειδική διάταξη για τις περιπτώσεις όπου ο οδηγός βρισκόταν σε κατάσταση μέθης (άρθρο 7, παράγραφος 3, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα). Η διάταξη αυτή είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών. Ορίζει ότι αποζημίωση για τη ζημία εκείνου που οδηγούσε σε κατάσταση μέθης καταβάλλεται από τον ασφαλιστή

μόνον αν συντρέχει ειδικός λόγος γι' αυτό. Και για τη ζημία των προσώπων που βρίσκονταν στο αυτοκίνητο όταν έγινε το ατύχημα και γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν την κατάσταση του οδηγού καταβάλλεται αποζημίωση μόνον αν συντρέχει ειδικός λόγος γι' αυτό.

41. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις αποκλείεται η ασφαλιστική κάλυψη, αλλά ο εν λόγω αποκλεισμός ισχύει μόνο στο πλαίσιο των συμβατικών σχέσεων μεταξύ του ασφαλισμένου και του ασφαλιστή και δεν μπορεί να αντιταχθεί σε τρίτους οι οποίοι είναι θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 προβλέπει μια εξαίρεση. Αν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο αυτοκίνητο το οποίο προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο έχει κλαπέι, ο ασφαλιστής δύναται να αντιτάξει τούτο στον επιβάτη.

42. Με την τελευταία διάταξη, ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να εισαγάγει μια εξαίρεση από τον κανόνα ότι νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου δεν μπορούν να αντιταχθούν στους επιβάτες και στους τρίτους που υπήρξαν θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος. Η εξαίρεση αυτή πρέπει να ερμηνεύεται στενά, καθόσον συνιστά παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα<sup>14</sup>. Κάθε άλλη ερμηνεία έχει ως συνέπεια ότι τα κράτη μέλη δύναται να

13 — Βλ. τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Lenz στην υπόθεση Ruiz Bernáldez (προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 6, σημείο 23).

14 — Βλ. και την απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΖΕΕ της 17ης Νοεμβρίου 1999 στην υπόθεση Storebrand και Finanger, Report of EFTA Court 1999, σ. 119, σκέψη 25.

περιορίσουν σε συγκεκριμένα είδη ζημίας την αποζημίωση των επιβατών οι οποίοι υπήρξαν θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος. Τούτο θα δημιουργούσε διαφορετική μεταχείριση των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος αναλόγως του τόπου στον οποίο έλαβε χώρα το ατύχημα, πράγμα που είναι ακριβώς αυτό που οι οδηγίες σκοπεύουν να αποφύγουν<sup>15</sup>.

43. Η πιο πάνω ερμηνεία του άρθρου 2 της δεύτερης οδηγίας επιρρωννύεται από το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, το οποίο επεκτείνει τον κύκλο των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος στους επιβάτες, προκειμένου να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα ευάλωτη κατηγορία δυνητικών θυμάτων. Με το μέτρο αυτό, ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να διευρύνει το προσωπικό πεδίο της προστασίας την οποία παρέχουν οι οδηγίες. Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού των οδηγιών, δηλαδή της προστασίας του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος, θεωρώ ότι αντίκειται στις οδηγίες μια εθνική διάταξη η οποία αυτομάτως αποκλείει εκ των προτέρων κάθε ασφαλιστική κάλυψη.

44. Το άρθρο 7, παράγραφος 3, του φινλανδικού νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποκλείει πλήρως της αποζημιώσεως συγκεκριμένες κατηγορίες ασφαλισμένων λόγω ορισμένων στοιχείων της συμπεριφοράς τους. Η διάταξη αυτή εισάγει ένα τεκμήριο συνυπαιτιότητας του επιβάτη στην περίπτωση που επιβιβάζεται σε αυτοκίνητο που οδηγείται από μεθυσμένο οδηγό. Στο σημείο 42 των

προτάσεών μου κατέληξα στο συμπέρασμα ότι στο άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας γίνεται εξαντλητική απαρίθμηση των περιπτώσεων όπου ο ασφαλιστής δύναται να αντιτάξει στον επιβάτη νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Κατά συνέπεια, στη νομοθεσία των κρατών μελών δεν μπορούν να υπάρξουν μη προβλεπόμενοι από τις οδηγίες αποκλεισμοί του δικαιώματος των επιβατών να λάβουν αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

45. Εν προκειμένω, θα παρατηρήσω ακόμη ότι επομένως ένας ασφαλιστής δεν μπορεί, επικαλούμενος εθνικές νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες, να αρνηθεί να αποζημιώσει τους επιβάτες που υπήρξαν θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος. Αν μπορούσε να το κάνει, θα εξανεμιζόνταν τα δικαιώματα που η τρίτη οδηγία παρέχει στους επιβάτες.

46. Κατά συνέπεια, η απάντησή μου στο ερώτημα που διατυπώθηκε στο σημείο 35 των προτάσεών μου είναι ότι το κοινοτικό δίκαιο απαγορεύει να αντιταχθούν στους επιβάτες μη προβλεπόμενοι από το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας αποκλεισμοί της ασφαλιστικής καλύψεως η οποία απορρέει από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

15 — Βλ. την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 6 απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 19, καθώς και την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 14 απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΖΕΣ, σκέψη 24.

Γ — Δύναται το εθνικό δίκαιο να αποκλείσει εν όλω ή εν μέρει από το δικαίωμα αποζημιώσεως έναν επιβάτη ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες και ο οποίος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι τη στιγμή του ατυχήματος ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος;

ο ασφαλιστής, ακόμη και με επίκληση της εθνικής νομοθεσίας, να περιορίσει ή να αποκλείσει την αποζημίωση. Του εθνικού δικαστή έργο είναι σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων να καθορίσει και ενδεχομένως να περιορίσει την αποζημίωση βάσει των γενικών αρχών περί αστικής ευθύνης.

47. Οι οδηγίες δεν έχουν καμία ειδική διάταξη σχετικά με την επιλογή συγκεκριμένου είδους ευθύνης. Όπως προκύπτει από την απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira<sup>16</sup>, η έκταση της ευθύνης του επιβάτη καθορίζεται κατ' αρχήν από το εθνικό δίκαιο. Στην απόφαση εκείνη το Δικαστήριο έκρινε ότι, «στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να καθορίζουν το καθεστώς της αστικής ευθύνης που ισχύει για τα αυτοκινητικά ατυχήματα, αλλά είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι η ισχύουσα κατά το εθνικό τους δίκαιο αστική ευθύνη καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με τις διατάξεις των τριών ανωτέρω οδηγιών».

49. Ωστόσο, η εφαρμογή του εθνικού δικαίου περί αστικής ευθύνης δεν δύναται να έχει ως συνέπεια να χάσουν την πρακτική τους αποτελεσματικότητα οι περιεχόμενες στην οδηγία διατάξεις ουσιαστικού δικαίου.

48. Πάντως, τα του καθορισμού της υποχρέωσης αποζημιώσεως σε συγκεκριμένες περιπτώσεις έχουν αφεθεί τουλάχιστον εν μέρει στα κράτη μέλη. Η έκταση της ενδεχόμενης συνυπαιτιότητας του ζημιωθέντος και οι εντεύθεν συνέπειες για το δικαίωμά του αποζημιώσεως καθορίζονται κατ' αρχήν από το εθνικό δίκαιο. Αν κατά το εθνικό δίκαιο στοιχειοθετείται ευθύνη του οδηγού και παρέχεται δικαίωμα αποζημιώσεως στα θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος, ο ασφαλιστής οφείλει να καταβάλει αποζημίωση τηρουμένων των οδηγιών. Οι οδηγίες αυτές αντιτίθενται στο να μπορέσει

50. Υπό φυσιολογικές συνθήκες, στον επιβάτη, ως πρόσωπο που μετέχει παθητικά στην οδική κυκλοφορία, σπάνια θα μπορεί να αποδοθεί ένα ατύχημα. Ωστόσο, κάποιος ο οποίος επιβιβάζεται σε ένα αυτοκίνητο, γνωρίζοντας ότι κατά το ταξίδι θα ξεπεραστούν σε σημαντικό βαθμό τα όρια του συνήθους κινδύνου ατυχήματος, αποδέχεται την ύπαρξη αυξημένου κινδύνου ατυχήματος. Τούτο μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ένα είδος συνυπαιτιότητας. Ωστόσο, αυτό το είδος συνυπαιτιότητας δεν μπορεί να έχει άνευ ετέρου ως συνέπεια ότι εξ ορισμού αποκλείεται κάθε δικαίωμα αποζημιώσεως.

51. Μόνο σε εξαιρετικές καταστάσεις δύναται, βάσει εκτιμήσεως της συγκεκριμένης

16 — Προαναφέρθηκε στην υιοσημείωση 5, σκέψη 29.

περιπτώσεως, να περιοριστεί η έκταση της αποζημίωσης του ζημωθέντος<sup>17</sup>. Το αν τούτο πρέπει να γίνει εν προκειμένω, εξαρτάται από τις περιστάσεις και ειδικότερα από το αν η συμπεριφορά του θύματος στη συγκεκριμένη κατάσταση δημιούργησε σοβαρό κίνδυνο και από το αν το θύμα, ως επιβάτης, γνώριζε τον κίνδυνο αυτό. Του εθνικού δικαστηρίου έργο είναι να προβεί στη στάθμιση αυτή.

52. Κατά συνέπεια, η απάντησή μου στο δεύτερο ερώτημα είναι ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα να περιορίσει εν μέρει το εθνικό δίκαιο, λόγω συντρέχοντος πταίσματος, το δικαίωμα αποζημίωσης που έχει ένας επιβάτης ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες και ο οποίος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι τη στιγμή του ατυχήματος ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Του εθνικού δικαστηρίου έργο είναι να προβεί στη στάθμιση αυτή βάσει εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως και λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων.

*Δ — Δύναται ο κύριος του αυτοκινήτου ο οποίος βρισκόταν ως επιβάτης στο αυτοκίνητο αυτό να κριθεί αυστηρότερα απ' ό,τι οι άλλοι επιβάτες λόγω του γεγονότος ότι άφησε να οδηγηθεί τα αυτοκίνητό του από κάποιον ο οποίος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος;*

53. Όπως ορθώς ισχυρίζεται η Επιτροπή, όσον αφορά την αποζημίωση η οδηγία

διακρίνει μόνο μεταξύ οδηγού και επιβατών. Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ορίζει ότι η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες των επιβατών, εξαιρουμένου του οδηγού. Η έβδομη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας εκθέτει ότι προς το συμφέρον των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος οι συνέπειες ορισμένων ρητρών αποκλεισμού της ευθύνης περιορίζονται στις σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του προσώπου που φέρει την ευθύνη για το ατύχημα.

54. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση που ένας οδηγός, ο οποίος δεν είναι ο κύριος ή ο κάτοχος του αυτοκινήτου, προκαλέσει ατύχημα και ο επιβάτης είναι εκείνος ο οποίος συνήψε την ασφαλιστική σύμβαση για το αυτοκίνητο αυτό, η έννομη σχέση μεταξύ του ασφαλισμένου και του ασφαλιστή μεταφέρεται σε εκείνον που προκάλεσε τη ζημία. Σε μια τέτοια κατάσταση, εκείνος που είχε αρχικά ασφαλιστεί έχει πια με τον ασφαλιστή έννομη σχέση μόνον ως ζημωθείς. Όπως εκτέθηκε στο σημείο 39 των προτάσεών μου, η προστασία των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος έχει σημαντική θέση στις τρεις οδηγίες.

55. Κατά συνέπεια, ο κύριος του αυτοκινήτου ο οποίος βρισκόταν ως επιβάτης στο αυτοκίνητο αυτό δεν μπορεί να κριθεί αυστηρότερα απ' ό,τι οι άλλοι επιβάτες λόγω του γεγονότος ότι άφησε να οδηγηθεί το αυτοκίνητό του από κάποιον ο οποίος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος.

<sup>17</sup> — Βλ. την προαναφερθείσα στην υποσημείωση 14 απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΖΕΣ, σκέψη 26.

## VII — Συμπέρασμα

56. Κατόπιν των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα του *Korkein oikeus* ως εξής:

- 1) Το κοινοτικό δίκαιο εμποδίζει να αντιταχθούν από τον ασφαλιστή στους επιβάτες αποκλεισμοί της καλύψεως από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα οι οποίοι δεν προβλέπονται από το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, 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.
- 2) Η οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, η δεύτερη οδηγία 84/5 και η τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, δεν αντιτίθενται στο να αποκλειστεί κατά το εθνικό δίκαιο, λόγω οικείου πταίσματος, εν μέρει του δικαιώματος αποζημιώσεως ο επιβάτης ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες και γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι τη στιγμή του ατυχήματος ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Του εθνικού δικαστηρίου έργο είναι να προβεί στη στάθμιση αυτή βάσει εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως και λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων.
- 3) Η οδηγία 72/166, η δεύτερη οδηγία 84/5 και η τρίτη οδηγία 90/232 αντιτίθενται στη δυνατότητα ο κύριος του αυτοκινήτου ο οποίος επέβαινε του αυτοκινήτου αυτού να κριθεί αυστηρότερα απ' ό,τι οι άλλοι επιβάτες λόγω του γεγονότος ότι άφησε να οδηγηθεί το αυτοκίνητό του από κάποιον ο οποίος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος.