

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 30ής Ιουνίου 2005*

Στην υπόθεση C-537/03,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Korkein oikeus (Φινλανδία) με απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2003, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Δεκεμβρίου 2003, στο πλαίσιο της δίκης

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi,

Veli-Matti Paananen

κατά

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,

* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

Jarno Ruokoranta,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (εισηγητή), E. Juhász και M. Ilesič, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: L. A. Geelhoed

γραμματέας: H. von Holstein, αναπληρωτής γραμματέας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Ιανουαρίου 2005,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο V.-M. Raananen, εκπροσωπούμενος από τον M. Hunnakkko, asianajaja,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Μαρτίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασεως αφορά την ερμηνεία της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία), και της τρίτης οδηγίας 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 (ΕΕ L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Κ. Candolin, του J.-A. Viljaniemi και του V.-M. Paananen και, αφετέρου, της ασφαλιστικής εταιρίας Vahinkonvakuutusosakeyhtiö Pohjola (στο εξής: Pohjola) και του J. Ruokoranta σχετικά με τις καταβλητέες στους πρώτους αποζημιώσεις κατόπιν ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική ρύθμιση

- 3 Κατά 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 (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 1, στο εξής: πρώτη οδηγία):

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

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

«εκτιμώντας ότι είναι προς το συμφέρον των θυμάτων τα αποτελέσματα ορισμένων ρητρών απαλλαγής να περιορίζονται στις σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του υπευθύνου για το ατύχημα: [...]

[...]

ότι είναι σκόπιμο να παρασχεθεί στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή του οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου προσώπου, προστασία ανάλογη προς αυτή των τρίτων θυμάτων, οπωσδήποτε όσον αφορά τις σωματικές βλάβες που υπέστησαν».

5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ 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 οδήγησης του σχετικού οχήματος,

ή

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

να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.

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

[...]»

- 6 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.

[...]]»

Η εθνική ρύθμιση

- 7 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, το άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 3, του νόμου της 26ης Ιουνίου 1959 για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα [liikennevakuutuslaki (279/1959)], όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 656/1994, είχε ως εξής:

«1. 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 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.

[...]

3. 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 επήρεια 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.»

- 8 Μετά από αιτιολογημένη γνώμη που η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απηύθυνε στη Δημοκρατία της Φινλανδίας στις 20 Μαρτίου 2002, η δεύτερη περίοδος του πάνω άρθρου 7, παράγραφος 3, τροποποιήθηκε με τον νόμο 548/2002. Κατά τη νέα διάταξη:

«Η αποζημίωση του προσώπου το οποίο, όταν επήλθε η ζημία, επέβαινε του αυτοκινήτου του οποίου ο οδηγός είχε τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο δύναται να μειωθεί κατ' εύλογη κρίση, βάσει της συμβολής του στην επέλευση της ζημίας.»

- 9 Μετά τη θέση σε ισχύ, την 1η Φεβρουαρίου 2003, του νόμου 1144/2002, το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα έχει ως εξής:

«Αν ένα πρόσωπο συνέβαλε εκ προθέσεως στις σωματικές βλάβες τις οποίες υπέστη, θα λάβει αποζημίωση μόνο στο μέτρο που άλλες περιστάσεις συνέβαλαν

στην επέλευση της ζημίας αυτής. Αν ένα πρόσωπο συνέβαλε από βαριά αμέλεια στις σωματικές βλάβες τις οποίες υπέστη, η σχετική αποζημίωση δύναται να μη του καταβληθεί ή να μειωθεί αν τούτο είναι εύλογο από τις περιστάσεις.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 10 Στις 21 Απριλίου 1997, T. Candolin, μητέρα της K. Candolin, καθώς και οι J.-A. Viljaniemi και V.-M. Raananen ταξίδεψαν με το αυτοκίνητο του τελευταίου, το οποίο τότε οδήγησε ο J. Ruokoranta. Κατά το ταξίδι αυτό, έλαβε χώρα αυτοκινητιστικό ατύχημα, το οποίο προκάλεσε τον θάνατο της T. Candolin και σοβαρά τραύματα στους άλλους επιβάτες.
- 11 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι ο οδηγός και όλοι οι άλλοι επιβάτες βρίσκονταν σε κατάσταση μέθης.
- 12 Το Porin käräjäoikeus (πλημμελειοδικείο του Porí) καταδίκασε τον J. Ruokoranta σε ποινή φυλακίσεως και τον υποχρέωσε να αποζημιώσει την K. Candolin, τον J.-A. Viljaniemi και τον V.-M. Raananen. Όσον αφορά το ζήτημα της καταβολής των αποζημιώσεων από την Pohjola, το δικαστήριο αυτό, εκτιμώντας ότι οι επιβάτες

όφειλαν να αντιληφθούν την κατάσταση μέθης του οδηγού, έκρινε, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 3, του νόμου για την ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 656/1994, ότι κατ' αρχήν ουδείς εξ αυτών έχει δικαίωμα να λάβει αποζημίωση από την πιο πάνω ασφαλιστική εταιρία. Ωστόσο, αν κατά τη διάταξη αυτή συνέτρεχε «ειδικός λόγος» για την καταβολή αποζημίωσης, η Rohjola θα μπορούσε να υποχρεωθεί να καταβάλει αποζημίωση. Λαμβάνοντας υπόψη τις σοβαρές σωματικές βλάβες του V.-M. Raananen και το γεγονός ότι ο J. Ruokoranta, λόγω της οικονομικής του καταστάσεως, κατά πάσα πιθανότητα δεν θα κατάφερνε να αποζημιώσει τον πρώτο, το Porin käräjäoikeus έκρινε ότι η Rohjola πρέπει να καταβάλει την αποζημίωση αυτή. Αντιθέτως, έκρινε ότι δεν μπορούσε να γίνει επίκληση κάποιου «ειδικού λόγου» όσον αφορά την K. Candolin και τον J.-A. Viljaniemi.

13 Στον δεύτερο βαθμό, το Turun hovioikeus (εφετείο του Turku) έκρινε ότι η Rohjola δεν πρέπει να καταβάλει ούτε την αποζημίωση που ο J. Ruokoranta οφείλει στον V.-M. Raananen.

14 Στη συνέχεια, η K. Candolin, ο J.-A. Viljaniemi και ο V.-M. Raananen υπέβαλαν ενώπιον του Korkein oikeus αίτηση αναιρέσεως της αποφάσεως του Turun hovioikeus. Ζητούν οι αποζημιώσεις τους να καλυφθούν από την ασφαλιστική εταιρία, βάσει της ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Η Rohjola αμφισβητεί ότι έχει υποχρέωση αποζημίωσης, καθόσον, όταν ένα πρόσωπο επιβαίνει ενός αυτοκινήτου γνωρίζοντας ότι διατρέχει μεγαλύτερο απ' ό,τι συνηθίζεται κίνδυνο να υποστεί ζημία, πρέπει να υποστεί τις συνέπειες των πράξεών του.

- 15 Εκτιμώντας ότι οι ισχύουσες κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών νομοθετικές διατάξεις πρέπει να ερμηνευθούν σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, το Κορkein oikeus αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Περιορίζει το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας [...], 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;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 16 Με τα ερωτήματα αυτά, τα οποία πρέπει να εξεταστούν μαζί, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν τα άρθρα 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία καθιστά δυνατό να αποκλειστεί ή να περιοριστεί, βάσει της συμβολής ενός επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που αυτός υπέστη, η αποζημίωση που καταβάλλεται λόγω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα και αν η απάντηση είναι διαφορετική στην περίπτωση που ο επιβάτης είναι ο κύριος του αυτοκινήτου.
- 17 Κατ' αρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία σκοπό έχουν, αφενός, να εξασφαλίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Κοινότητας όσο και των προσώπων που επιβαίνουν των αυτοκινήτων αυτών και, αφετέρου, να εγγυηθούν ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα πιο πάνω αυτοκίνητα θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Κοινότητας όπου έλαβε χώρα το ατύχημα (απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 13).

- 18 Ακριβώς υπό το φως του σκοπού προστασίας των θυμάτων, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας αντιτίθεται στο να μπορέσει ο ασφαλιστής να επικαλεστεί νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες για να αρνηθεί να αποζημιώσει τους τρίτους που είναι θύματα ατυχήματος το οποίο προκλήθηκε από το ασφαλισμένο αυτοκίνητο (προαναφερθείσα απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 20).
- 19 Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας απλώς και μόνον υπενθυμίζει την υποχρέωση αυτή όσον αφορά τις διατάξεις ή τις ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου οι οποίες αποκλείουν από την ασφαλιστική κάλυψη τη χρήση ή την οδήγηση αυτοκινήτων σε ειδικές περιπτώσεις (πρόσωπα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγηση του αυτοκινήτου, πρόσωπα που δεν έχουν άδεια οδήγησης ή πρόσωπα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις τεχνικές φύσεως υποχρεώσεις που νόμος επιβάλλει σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του αυτοκινήτου) (προαναφερθείσα απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 21).
- 20 Κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση αυτή, το δεύτερο εδάφιο του πιο πάνω άρθρου 2, παράγραφος 1, ορίζει ότι ορισμένα θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος μπορούν να μην αποζημιωθούν από τον ασφαλιστή, λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως που τα ίδια δημιούργησαν (πρόσωπα που επιβίβαστηκαν σε αυτοκίνητο το οποίο γνώριζαν ότι έχει κλαπεί) (προαναφερθείσα απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 21).
- 21 Ωστόσο, εφόσον πρόκειται για διάταξη η οποία εισάγει παρέκκλιση από γενικό κανόνα, το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί στενά.

- 22 Όπως ορθώς σημείωσε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, κάθε άλλη ερμηνεία θα έδινε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίζουν υπό ορισμένες συνθήκες την αποζημίωση των τρίτων προσώπων που είναι θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος, πράγμα που οι εν λόγω οδηγίες σκοπεύουν ακριβώς να αποφύγουν.
- 23 Επομένως, το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μια νομική διάταξη ή συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου η οποία αποκλείει από την ασφαλιστική κάλυψη τη χρήση ή την οδήγηση αυτοκινήτων δύναται να αντιταχθεί στους τρίτους που είναι θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος μόνον όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα πρόσωπα που με τη θέλησή τους επιβιβάστηκαν στο αυτοκίνητο το οποίο προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αυτό έχει κλαπεί.
- 24 Όσον αφορά τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό, λόγω της συμβολής που είχε στην επέλευση της ζημίας ο επιβάτης ο οποίος υπήρξε θύμα ατυχήματος, του δικαιώματος λήψεως αποζημίωσης βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης εξ αυτοκινητιστικού ατυχήματος, από το αντικείμενο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας, καθώς και από το κείμενό τους προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές δεν έχουν σκοπό να εναρμονίσουν τα καθεστώτα αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο τωρινό στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, τα τελευταία μένουν ελεύθερα να καθορίζουν το καθεστώς αστικής ευθύνης που ισχύει για τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα (απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψεις 23 και 29).
- 25 Εν προκειμένω, η Ροήζολα καθώς και η Φινλανδική, η Γερμανική, η Αυστριακή και η Νορβηγική Κυβέρνηση ισχυρίζονται ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν θέτει κανένα όριο

στην κατά το εθνικό δίκαιο της αστικής ευθύνης εκτίμηση της εκτάσεως της συμβολής του επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που αυτός υπέστη.

- 26 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό.
- 27 Τα κράτη μέλη πρέπει να ασκούν τις αρμοδιότητές τους τηρουμένου του κοινοτικού δικαίου και, ειδικότερα, των άρθρων 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας, των οποίων ο σκοπός είναι να εξασφαλίσουν ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα πρέπει να παρέχει σε όλους τους επιβάτες που είναι θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος τη δυνατότητα να αποζημιωθούν για τη ζημία που υπέστησαν.
- 28 Κατά συνέπεια, οι εθνικοί κανόνες που διέπουν την αποζημίωση των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος δεν μπορούν να στερήσουν τις διατάξεις αυτές της πρακτικής τους αποτελεσματικότητας.
- 29 Τούτο θα συμβεί ιδίως στην περίπτωση που, με βάση απλώς και μόνο τη συμβολή του επιβάτη στην επέλευση της ζημίας, μια εθνική ρύθμιση, η οποία λαμβάνει ως

γνώμονα γενικά και αφηρημένα κριτήρια, είτε δεν αναγνωρίζει στον επιβάτη το δικαίωμα να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα είτε περιορίζει δυσανάλογα το δικαίωμα αυτό.

- 30 Μόνον υπό εξαιρετικές συνθήκες είναι δυνατόν να περιοριστεί, βάσει εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως, η έκταση της αποζημίωσης του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος.
- 31 Στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του αν υφίστανται τέτοιες περιστάσεις και αν είναι αναλογικός ο περιορισμός της αποζημίωσης, εκτιμήσεως η οποία είναι έργο του εθνικού δικαστηρίου, δεν έχει σημασία το γεγονός ότι ο σχετικός επιβάτης είναι ο κύριος του αυτοκινήτου του οποίου ο οδηγός προκάλεσε το ατύχημα.
- 32 Συγκεκριμένα, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, 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.
- 33 Επιπλέον, οι στόχοι προστασίας που υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 18 έως 20 της παρούσας αποφάσεως επιβάλλουν να εξομοιωθεί με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη ο οποίος υπήρξε θύμα του ατυχήματος η νομική κατάσταση του κυρίου του αυτοκινήτου ο οποίος τη στιγμή του ατυχήματος βρισκόταν σε αυτό όχι ως οδηγός, αλλά ως επιβάτης.

- 34 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας. Η έβδομη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας εκθέτει ότι είναι προς το συμφέρον των θυμάτων των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων οι συνέπειες ορισμένων ρητρών αποκλεισμού της ευθύνης να περιορίζονται στις σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του υπεύθυνου για το ατύχημα. Όπως προκύπτει από την ένατη αιτιολογική σκέψη της ίδιας οδηγίας, για την παροχή προστασίας ανάλογης με εκείνη των άλλων τρίτων που είναι θύματα αυτοκινητιστικού ατυχήματος, το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής επέκτεινε την ασφαλιστική κάλυψη για τις σωματικές βλάβες στα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο είναι υπεύθυνο για το ατύχημα. Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, το οποίο προβλέπει υπέρ όλων των επιβατών εκτός του οδηγού αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες, χρησιμοποιεί ακόμη πιο ευρεία διατύπωση. Κατά συνέπεια, 'ο κύριος του αυτοκινήτου, ως επιβάτης, δεν αποκλείεται από το ευεργέτημα της αποζημίωσης.
- 35 Κατόπιν των ανωτέρω, στα ερωτήματα που τέθηκαν πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, τα άρθρα 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία καθιστά δυνατό να αποκλειστεί ή να περιοριστεί δυσανάλογα, βάσει της συμβολής ενός επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που αυτός υπέστη, η αποζημίωση που καταβάλλεται λόγω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Δεν έχει σημασία το γεγονός ότι ο σχετικός επιβάτης είναι ο κύριος του αυτοκινήτου του οποίου ο οδηγός προκάλεσε το ατύχημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 36 Δεδομένου ότι διαδικασία έχει, ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης, τον χαρακτήρα παρεμπιπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος 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 (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

Σε περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, τα άρθρα 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, και 1 της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία καθιστά δυνατό να αποκλειστεί ή να περιοριστεί δυσανάλογα, βάσει της συμβολής ενός επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που αυτός υπέστη, η αποζημίωση που καταβάλλεται λόγω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Δεν έχει σημασία το γεγονός ότι ο σχετικός επιβάτης είναι ο κύριος του αυτοκινήτου του οποίου ο οδηγός προκάλεσε το ατύχημα.

(υπογράφes)