ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 19ης Απριλίου 2007 *

Στην υπόθεση C-356/05,

με αντικείμενο αίτηση έκδοσης προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το High Court (Ιρλανδία) με απόφαση της 30ής Ιουλίου 2004, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Σεπτεμβρίου 2005, στο πλαίσιο της διαδικασίας

Elaine Farrell

κατά

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Ιρλανδίας,

Attorney General,

και

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

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

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl
γραμματέας: J. Swedenborg, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Σεπτεμβρίου 2006,

αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Elaine Farrell, εκπροσωπούμενη από τους E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, και C. Murphy, barrister, ενεργούντες κατ' εντολή του M. O'Shea, solicitor,

— ο Minister for the Environment (Υπουργός Περιβάλλοντος), η Ιρλανδία και ο Attorney General, εκπροσωπούμενοι από τους E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney και D. O'Hagan,

— το Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), εκπροσωπούμενο από τον E. Gleeson, SC, ενεργούντα κατ' εντολή της P. Boyd, solicitor,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την N. Yerrell,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 5ης Οκτωβρίου 2006,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, της E. Farrell και, αφετέρου, του A. Witty και του Minister for the Environment, της Ιρλανδίας και του Attorney General (στο εξής: Ιρλανδία) καθώς και του Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (στο εξής: MIBI).

Το νομικό πλαίσιο

Το κοινοτικό δίκαιο

3 Σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των

σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136), όπως τροποποιήθηκε από την τρίτη οδηγία (στο εξής: πρώτη οδηγία), ως «όχημα νοείται οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος».

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

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

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, πρώτο και τρίτο 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 (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17), όπως τροποποιήθηκε με την τρίτη οδηγία (στο εξής: δεύτερη οδηγία), ορίζει:

«Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή

για το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης της παραγράφου 1. Η διάταξη αυτή δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να προσδώσουν ή όχι στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού επικουρικό χαρακτήρα, ούτε το δικαίωμα να ρυθμίζουν τις προσφυγές μεταξύ του οργανισμού αυτού και του υπεύθυνου ή των υπεύθυνων του ατυχήματος και των άλλων ασφαλιστών ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν το θύμα για το ίδιο ατύχημα. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στον οργανισμό να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει το θύμα καθ' οιονδήποτε τρόπο ότι το υπεύθυνο για το ατύχημα μέρος δεν είναι σε θέση ή αρνείται να πληρώσει.

[...]

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

6 Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο

εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

— στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση

ή

— τα οποία δεν διαθέτουν άδεια οδηγήσεως του σχετικού οχήματος

ή

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

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

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

Τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια —όσον αφορά τα ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφός τους— να μην εφαρμόζουν τη διάταξη του πρώτου εδαφίου, εάν και εφόσον το θύμα μπορεί να αποζημιωθεί για τη ζημία από οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης.»

7 Οι αιτιολογικές σκέψεις 2 έως 5 της τρίτης οδηγίας αναφέρουν τα εξής:

«εκτιμώντας ότι η [πρώτη οδηγία], στο άρθρο 3, επιβάλλει σε κάθε κράτος μέλος να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων, ο συνήθης τόπος στάθμευσης των οποίων βρίσκεται στο έδαφός του, να καλύπτεται από ασφάλιση· ότι οι καλυπτόμενες ζημίες καθώς και οι όροι της ασφάλισης αυτής πρέπει να καθορίζονται στα πλαίσια των μέτρων αυτών·

εκτιμώντας ότι, με τη [δεύτερη οδηγία], μειώνονται σημαντικά οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το επίπεδο και το περιεχόμενο της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης· ότι, πάντως, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην κάλυψη της εν λόγω ασφάλισης·

εκτιμώντας ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας·

εκτιμώντας ότι, ειδικότερα, υπάρχουν κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη· ότι πρέπει να πληρωθούν τα κενά αυτά ώστε να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

8 Σύμφωνα με το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας:

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

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως "όχημα" οποιοδήποτε όχημα όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 της [πρώτης οδηγίας]».

9 Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, της τρίτης οδηγίας, η Ιρλανδία έχει προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 για να συμμορφωθεί με το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής, όσον αφορά τους επιβάτες που καταλαμβάνουν την πίσω θέση μοτοσικλέτας, και προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να συμμορφωθεί με το εν λόγω άρθρο 1 όσον αφορά τα λοιπά οχήματα.

Το εθνικό δίκαιο

10 Από την αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασης προκύπτει ότι η κρίσιμη νομοθεσία περιλαμβάνεται κυρίως στα άρθρα 5, 56 και 65 (1) (a) του κώδικα οδικής κυκλοφορίας του 1961 (Road Traffic Act 1961), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: 1961 Act), καθώς και στο άρθρο 6 της υπουργικής απόφασης του 1962 περί υποχρεωτικής ασφάλισης κατά την οδική κυκλοφορία [Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962], όπως έχει τροποποιηθεί.

11 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι από τη νομοθεσία αυτή προκύπτει ότι τα πρόσωπα που κυκλοφορούν με οχήματα πρέπει να διαθέτουν εγκεκριμένο ασφαλιστήριο για την κάλυψη κάθε ευθύνης λόγω σωματικών βλαβών των προσώπων που επιβαίνουν στα οχήματα, εκτός από τα εξαιρούμενα πρόσωπα. Εξαιρούμενα είναι τα πρόσωπα που ζητούν αποζημίωση για τη βλάβη που υπέστησαν, ενώ επέβαιναν σε όχημα διαφορετικού τύπου από αυτά που καθορίζονται με υπουργική απόφαση. Όσον αφορά τα οχήματα αυτά, που καθορίζονται από τον αρμόδιο υπουργό, πρέπει να ασφαλίζονται υποχρεωτικά για αστική ευθύνη λόγω σωματικής βλάβης που προκαλείται στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα οχήματα αυτά. Πάντως, ο εν λόγω υπουργός δεν έχει εξουσία να επεκτείνει αυτή

την υποχρέωση ασφάλισης και για τις βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί ούτε έχει κατασκευασθεί με θέσεις για επιβάτες.

Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12 Η E. Farrell υπήρξε θύμα τροχαίου ατυχήματος στις 26 Ιανουαρίου 1996. Επέβαινε σε μικρό φορτηγό που δεν είχε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών στο πίσω μέρος του. Ο A. Whitty, ιδιοκτήτης και οδηγός του μικρού αυτού φορτηγού, έχασε τον έλεγχο του αυτοκινήτου, το οποίο προσέκρουσε σε τοίχο. Καθώς το αυτοκίνητο δεν είχε καθίσματα στο πίσω μέρος, η E. Farrell καθόταν στο πάτωμα του μικρού φορτηγού τη στιγμή του ατυχήματος.

13 Επειδή διαπιστώθηκε ότι ο A. Witty ήταν ανασφάλιστος, η E. Farrell επιδίωξε να αποζημιωθεί από το MIBI, βάσει συμφωνίας συναφθείσας το 1988 μεταξύ του φορέα αυτού και του Υπουργού (στο εξής: συμφωνία). Με τη συμφωνία αυτή το MIBI ανέλαβε την υποχρέωση να αποζημιώνει τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται οδηγοί που δεν έχουν συμμορφωθεί με την υποχρέωση ασφάλισης που επιβάλλει το 1961 Act.

14 Εντούτοις, το MIBI αρνήθηκε να αποζημιώσει την E. Farrell, με το αιτιολογικό ότι αυτή επέβαινε σε μέρος του οχήματος το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί ούτε είχε

εξοπλιστεί με καθίσματα για τη μεταφορά επιβατών. Το MIBI θεώρησε ότι η ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που είχε υποστεί η ενάγουσα δεν ήταν ευθύνη για την οποία η ασφάλιση ήταν υποχρεωτική δυνάμει του 1961 Act. Κατά συνέπεια, η συμφωνία δεν είχε εφαρμογή και το MIBI δεν ήταν υποχρεωμένο να αποζημιώσει την ενάγουσα ή να συμμορφωθεί με δικαστική απόφαση σε βάρος του A. Witty.

15 Τον Σεπτέμβριο του 1997 η E. Farrell άσκησε αγωγή κατά των εναγομένων στην κύρια δίκη. Τον Ιούλιο του 2001 πέτυχε την έκδοση απόφασης σε βάρος του A. Witty. Η εκτίμηση των ζημιών αναβλήθηκε για τον χρόνο έκδοσης της απόφασης επί της ουσίας. Στην προκειμένη περίπτωση, ενώ η E. Farrell ζήτησε την έκδοση αναγνωριστικής απόφασης διαπιστώνουσας ότι η ισχύουσα κατά το χρόνο του ατυχήματος εθνική νομοθεσία δεν συνιστούσε ορθή μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο όλων των κρίσιμων διατάξεων της πρώτης και της τρίτης οδηγίας, και ειδικότερα του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας, το MIBI και η Ιρλανδία αντέκρουσαν τον ισχυρισμό ότι οι εθνικές διατάξεις δεν συνιστούσαν ορθή μεταφορά του εν λόγω άρθρου, το δε κράτος μέλος αυτό ισχυρίστηκε ότι η τρίτη οδηγία επέτρεπε να μην επεκταθεί η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης ώστε να καλύπτονται και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του μηχανοκίνητου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ή εξοπλιστεί με καθίσματα για τη μεταφορά επιβατών.

16 Κατόπιν των ανωτέρω, το High Court ανέστειλε την ενώπιόν του διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Υποχρεούνταν, δυνάμει του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας [...], η Ιρλανδία, από τις 31 Δεκεμβρίου 1995 —ημερομηνία μέχρι την οποία ήταν υποχρεωμένη να

μεταφέρει στο εσωτερικό της δίκαιο τις διατάξεις της εν λόγω τρίτης οδηγίας όσον αφορά τους επιβάτες οχημάτων πλην μοτοσικλετών— να καταστήσει υποχρεωτική την ασφάλιση αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες των προσώπων που επιβαίνουν σε μέρος του οχήματος το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα, παρέχει το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας δικαιώματα τα οποία μπορούν να επικαλεστούν ιδιώτες ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

17 Το αιτούν δικαστήριο, με το πρώτο ερώτημα ζητεί ουσιαστικά να μάθει αν το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει ούτε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.

18 Η E. Farrell και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ισχυρίζονται, κατ' ουσία, ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας απαιτεί η υποχρεωτική ασφάλιση να καλύπτει, σε όλα τα κράτη μέλη, τις βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ούτε έχει εξοπλιστεί με καθίσματα για τον σκοπό αυτό.

19 Η Ιρλανδία, συνεπικουρούμενη από το MIBI, ισχυρίζεται το αντίθετο. Το κράτος μέλος αυτό υποστηρίζει, αφενός, ότι, αφού η έννοια του «επιβάτη» δεν ορίζεται με την τρίτη οδηγία, επαφίεται στα κράτη μέλη να καθορίσουν ποια πρόσωπα που επιβαίνουν σε οχήματα θεωρούνται επιβάτες υπό την έννοια της οδηγίας αυτής και, αφετέρου, ότι η εν λόγω οδηγία δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προβλέπουν υποχρεωτική ασφάλιση για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε πρόσωπα που επιβαίνουν σε οποιοδήποτε μέρος του οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί με καθίσματα.

20 Η Ιρλανδία προσθέτει ότι η στενή ερμηνεία που υποστηρίζει δικαιολογείται από την ανάγκη συνοχής με τη νομοθεσία περί οδικής ασφάλειας, δεδομένου ότι η κάλυψη των προσώπων αυτών από την υποχρεωτική ασφάλιση θα σήμαινε ότι η ασφάλιση καλύπτει μία σκόπιμα επικίνδυνη συμπεριφορά. Εξάλλου, κατά την Ιρλανδία, η προσέγγιση αυτή συνάδει με την κοινή δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής που καταχωρίστηκε στα πρακτικά του Συμβουλίου κατά την έγκριση της κοινής θέσης αναφορικά με το σχέδιο της τρίτης οδηγίας. Σύμφωνα με τα πρακτικά αυτά, το Συμβούλιο και η Επιτροπή δήλωσαν ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας δεν προδικάζει το περιεχόμενο των διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά την αποζημίωση του επιβάτη που είναι υπεύθυνος για το ατύχημα, του υπεράριθμου επιβάτη ή του επιβάτη που επιβαίνει σε όχημα που δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά άλλων προσώπων πλην του οδηγού.

21 Η επιχειρηματολογία της Ιρλανδίας δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

22 Σημειωτέον ότι, σύμφωνα με το γράμμα του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας, η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε όλους τους επιβάτες πλην του οδηγού, κατά την κυκλοφορία του οχήματος.

23 Δεδομένου ότι το άρθρο αυτό προβλέπει αναμφίβολα ασφαλιστική κάλυψη για όλους τους επιβάτες, η θέση της Ιρλανδίας δεν μπορεί να γίνει δεκτή παρά μόνο στο μέτρο που τα πρόσωπα που μεταφέρονται με όχημα που δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά τους δεν θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως «επιβάτες».

24 Ωστόσο, θα αντέκειτο στους σκοπούς της κοινοτικής ρύθμισης να αποκλείονται από την έννοια του «επιβάτη» και συνακόλουθα από την ασφαλιστική κάλυψη τα πρόσωπα που τραυματίστηκαν καθήμενα σε όχημα που δεν είχε σχεδιαστεί για τη μεταφορά τους ούτε είχε εξοπλιστεί για τον σκοπό αυτό. Πράγματι, σύμφωνα με την τέταρτη και την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας, η ρύθμιση αυτή έχει ως σκοπό, ιδίως, να πληρώσει τα κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη και να προστατεύσει αυτή την ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων, καθώς και να διασφαλίσει στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων παρόμοια μεταχείριση άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας.

25 Η ορθότητα της ερμηνείας αυτής επιβεβαιώνεται, εξάλλου, από τη νομολογία του Δικαστηρίου. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η πρώτη και η δεύτερη

οδηγία δεν υποχρέωναν τα κράτη μέλη πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1995, δηλαδή πριν την εκπνοή της προθεσμίας που έτασσε στην Ιρλανδία η τρίτη οδηγία για τη μεταφορά της στο εσωτερικό της δίκαιο, να προβλέπουν υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη για τις σωματικές βλάβες των επιβατών που μεταφέρονται σε μέρος του οχήματος που δεν έχει διαμορφωθεί για τη μεταφορά καθισμένων επιβατών. Το Δικαστήριο έκρινε ωστόσο ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας επέκτεινε, από την ημερομηνία αυτή, την υποχρεωτική κάλυψη που επιβάλλεται με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη οδηγία, στις σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε άλλους επιβάτες πλην του οδηγού (βλ. διάταξη της 14ης Οκτωβρίου 2002, C-158/01, Withers, Συλλογή 2002, σ. I-8301, σκέψεις 20 και 21).

26 Εξάλλου, όπως συνάγεται από τη νομολογία αυτή, όταν το Δικαστήριο αποφάνθηκε για τις σωματικές βλάβες των επιβατών που μεταφέρονται σε μέρος οχήματος που δεν έχει διαμορφωθεί για τη μεταφορά καθισμένων επιβατών, θεώρησε τα εν λόγω πρόσωπα «επιβάτες», ανεξάρτητα από το μέρος του οχήματος στο οποίο μεταφέρονταν (βλ. συναφώς την προαναφερθείσα διάταξη Withers, σκέψη 21).

27 Επιπλέον, το κοινοτικό δίκαιο προβλέπει ρητά εξαιρέσεις από την υποχρέωση προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Οι εξαιρέσεις αυτές προβλέπονται στα άρθρα 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, και 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.

28 Εντούτοις, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν προέβλεψε εξαίρεση αναφορικά με μια χωριστή κατηγορία δυνητικών θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, που επιβαίνουν καθιστοί σε μέρος του οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά τους ούτε έχει εξοπλιστεί για τον σκοπό αυτό. Υπό τις συνθήκες αυτές, τα πρόσωπα αυτά δεν μπορούν να αποκλειστούν από την έννοια του «επιβάτη» και, ως εκ τούτου, από την ασφαλιστική κάλυψη που εγγυάται το κοινοτικό δίκαιο.

29 Δεδομένου ότι, αφενός, η δυνατότητα παρέκκλισης από την υποχρέωση προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων καθορίζεται και οριοθετείται από το κοινοτικό δίκαιο και, αφετέρου, η επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων απαιτεί ενιαία προσέγγιση της ασφαλιστικής κάλυψης των επιβατών σε κοινοτικό επίπεδο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εισαγάγουν επιπρόσθετους περιορισμούς στην υποχρεωτική ασφάλιση των επιβατών.

30 Κατά συνέπεια, μια εθνική ρύθμιση δεν μπορεί να συρρικνώσει την έννοια του «επιβάτη» και να στερήσει έτσι από την ασφαλιστική κάλυψη τα πρόσωπα που δικαιούνται, σύμφωνα με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, αποζημίωση για βλάβες που τους προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα.

31 Πρέπει να προστεθεί ότι η περιοριστική προσέγγιση του εθνικού νομοθέτη δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ούτε από την κοινή δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής που αναφέρεται στη σκέψη 20 της παρούσας απόφασης. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, η δήλωση που περιλαμβάνεται στα πρακτικά του Συμβουλίου δεν μπορεί να χρησιμεύσει για την ερμηνεία διατάξεως του παραγώγου δικαίου όταν το περιεχόμενό της ουδόλως περιλαμβάνεται στο κείμενο της σχετικής διατάξεως (αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-292/89, Antonissen, Συλλογή 1991, σ. I-745, σκέψη 18· της 8ης Ιουνίου 2000, C-375/98, Epson Europe, Συλλογή 2000, σ. I-4243, σκέψη 26, και της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-402/03, Skov και Bilka, Συλλογή 2006, σ. I-199, σκέψη 42).

32 Πρέπει να υπενθυμιστεί επίσης ότι η υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης των επιβατών δεν συμπίπτει με το περιεχόμενο της αποζημίωσης που τους καταβάλλεται αν καταστούν θύματα τροχαίου ατυχήματος. Πράγματι, ενώ η υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης προβλέπεται και καθορίζεται από το κοινοτικό δίκαιο, το περιεχόμενο της αποζημίωσης διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο.

33 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία δεν στοχεύουν στην εναρμόνιση των καθεστώτων αστικής ευθύνης των κρατών μελών και 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. Πάντως, τα κράτη μέλη 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 (αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψεις 23 και 29, και της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ., Συλλογή 2005, σ. I-5745, σκέψη 24).

34 Εξάλλου, από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτό σεβόμενα το κοινοτικό δίκαιο και, ιδίως, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας και ότι οι εθνικές διατάξεις που διέπουν την αποζημίωση των τροχαίων ατυχημάτων δεν μπορούν να στερήσουν από το άρθρο αυτό την πρακτική αποτελεσματικότητά του (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/04, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 19, και προαναφερθείσα Candolin κ.λπ., σκέψεις 27 και 28).

35 Κατά συνέπεια, μια εθνική ρύθμιση, η οποία βασίζεται σε γενικά και αφηρημένα κριτήρια, δεν μπορεί να μην αναγνωρίζει στον επιβάτη δικαίωμα αποζημίωσης ή να περιορίζει δυσανάλογα το δικαίωμα αυτό με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας. Στην πράξη, μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις μπορεί να περιοριστεί η έκταση της αποζημίωσης επί τη βάσει εξατομικευμένης εκτίμησης και με σεβασμό του κοινοτικού δικαίου (βλ., υπό την έννοια αυτή, προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψεις 29, 30 και 35).

36 Κατόπιν των ανωτέρω, η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική

ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

37 Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, το οποίο αφορά τη δυνατότητα των ιδιωτών να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, οι διατάξεις των οδηγιών έχουν άμεσο αποτέλεσμα, αν κρίνεται ότι δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς (αποφάσεις της 19ης Ιανουαρίου 1982, 8/81, Becker, Συλλογή 1982, σ. 53, της 4ης Δεκεμβρίου 1997, C-253/96 έως C-258/96, Kampelmann κ.λπ., Συλλογή 1997, σ. I-6907, σκέψη 37, και της 9ης Σεπτεμβρίου 2004, C-292/02, Meiland Azewijn, Συλλογή 2004, σ. I-7905, σκέψη 57).

38 Στην προκειμένη περίπτωση, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ανταποκρίνεται στα κριτήρια αυτά. Πράγματι, το άρθρο αυτό επιτρέπει τον προσδιορισμό τόσο της υποχρέωσης του κράτους μέλους όσο και των δικαιούχων, το δε περιεχόμενο των διατάξεων αυτών δεν περιέχει αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβές. Κατά συνέπεια, μπορεί να γίνεται επίκληση του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας προκειμένου να μην εφαρμόζονται οι διατάξεις του εθνικού δικαίου που δεν παρέχουν την εγγύηση της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε οποιοδήποτε μέρος οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί ούτε έχει κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.

39 Απομένει η εξέταση του ζητήματος αν μπορεί να γίνει επίκληση της διάταξης αυτής έναντι ενός οργανισμού όπως το MIBI.

40 Ως προς το ζήτημα αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση μιας οδηγίας έναντι ιδιωτών, ενώ μπορεί να γίνει επίκλησή της έναντι κράτους, όποια και αν είναι η ιδιότητα με την οποία ενεργεί αυτό, δηλαδή ως εργοδότης ή ως δημόσια υπηρεσία. Μεταξύ των φορέων έναντι των οποίων είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγιών που μπορούν να έχουν άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο περιλαμβάνεται ο οργανισμός στον οποίο, ασχέτως της νομικής μορφής του, έχει ανατεθεί δυνάμει πράξεως της δημοσίας αρχής η παροχή υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος υπό την εποπτεία της αρχής αυτής και ο οποίος έχει, προς τούτο, εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες (αποφάσεις της 12ης Ιουλίου 1990, C-188/89, Foster κ.λπ., Συλλογή 1990, σ. I-3313, σκέψη 20, της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-343/98, Collino και Chiappero, Συλλογή 2000, σ. I-6659, σκέψη 23, καθώς και της 5ης Φεβρουαρίου 2004, C-157/02, Rieser Internationale Transporte, Συλλογή 2004, σ. I-1477, σκέψη 24).

41 Δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο δεν παρέσχε επαρκείς πληροφορίες σχετικά με το MIBI προκειμένου να μπορέσει το Δικαστήριο να αποφασίσει αν το MIBI μπορεί να εξομοιωθεί με τέτοιο φορέα, επαφίεται στον εθνικό δικαστή να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη, βάσει των ανωτέρω, το νομικό καθεστώς του MIBI και τις σχέσεις του με το ιρλανδικό κράτος, αν μπορεί να γίνει επίκληση της οδηγίας έναντι του φορέα αυτού.

42 Στην περίπτωση που ο εθνικός δικαστής αποφασίσει ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση της οδηγίας έναντι του MIBI, οφείλει, εφαρμόζοντας το εθνικό δίκαιο και,

ιδίως, τις διατάξεις της ρύθμισης που εκδόθηκε ειδικά για τη μεταφορά μιας οδηγίας, να ερμηνεύει το εθνικό δίκαιο λαμβάνοντας υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, το κείμενο και τον σκοπό της επίμαχης οδηγίας προκειμένου να επιτύχει το αποτέλεσμα που επιδιώκεται με αυτή (αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 2003, C-408/01, Adidas-Salomon και Adidas Benelux, Συλλογή 2003, σ. I-12537, σκέψη 21, και της 5ης Οκτωβρίου 2004, C-397/01 έως C-403/01, Pfeiffer κ.λπ., Συλλογή 2004, σ. I-8835, σκέψη 113).

43 Σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσε να θεμελιωθεί ευθύνη του κράτους μέλους να αποκαταστήσει τις βλάβες ή ζημίες που προκαλούνται από τη μη ορθή μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, υπό την έννοια της απόφασης της 19ης Νοεμβρίου 1991, C-6/90 και C-9/90, Francovich κ.λπ. (Συλλογή 1991, σ. I-5357).

44 Κατόπιν των ανωτέρω, η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα είναι ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο και παρέχει, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Πάντως, εναπόκειται στον εθνικό δικαστή να εξακριβώσει αν μπορεί να γίνει επίκληση της διάταξης αυτής έναντι ενός οργανισμού όπως το MIBI.

Επί των δικαστικών εξόδων

45 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 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, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.**

2) **Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας 90/232 πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο και παρέχει, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Πάντως, εναπόκειται στον εθνικό δικαστή να εξακριβώσει αν μπορεί να γίνει επίκληση της διάταξης αυτής έναντι ενός οργανισμού όπως το Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

(υπογραφές)