RUIZ BERNÁLDEZ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ της 25ης Ιανουαρίου 1996 *

Α — Εισαγωγή

1. Με την αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως που υποβλήθηκε από την Audiencia Provincial de Sevilla (Ισπανία) [1] εγείρονται ορισμένα ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία των κοινοτικών οδηγιών για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων. Μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί στον τομέα αυτό τρεις οδηγίες, και συγκεκριμένα η οδηγία 72/166/ΕΟΚ [2], η οδηγία 84/5/ΕΟΚ [3] και η οδηγία 90/232/ΕΟΚ [4], ενώ η παρούσα υπόθεση αφορά κυρίως την ερμηνεία των δύο πρώτων οδηγιών. Η τρίτη οδηγία, η οποία ανήκει στο ίδιο ρυθμιστικό πλαίσιο, μπορεί να ληφθεί υπόψη ως ερμηνευτικό βοήθημα, αφού μάλιστα εκδόθηκε πριν από το εν προκειμένω κρίσιμο χρονικό διάστημα και απλώς δεν είχε ακόμη λήξει η προθεσμία για τη μεταφορά της στα εσωτερικά δίκαια.

2. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα που το απασχολούν, όσον αφορά την ερμηνεία του ισπανικού εκτελεστικού νόμου που έχει εφαρμογή σε μια διαφορά αστικής ευθύνης. Στη διαφορά της κύριας δίκης, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι ο υπαίτιος ενός τροχαίου ατυχήματος που είχε προκαλέσει υλικές ζημίες όφειλε να καταβάλει τη σχετική αποζημίωση, ενώ απήλλαξε την ενδιαφερόμενη ασφαλιστική εταιρία από κάθε υποχρέωση αποζημιώσεως. Η απόφαση αυτή στηριζόταν στο άρθρο 3, παράγραφος 4, του Real Decreto-Legislativo 1301/86, της 28ης Ιουνίου 1986, και στο άρθρο 12, παράγραφος 3, στοιχείο b, του βασιλικού διατάγματος 2641/86, της 30ής Δεκεμβρίου 1986, τα οποία αποκλείουν από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων τις υλικές ζημίες που προκαλούνται από οδηγό τελούντα σε κατάσταση μέθης.

3. Η εισαγγελική αρχή άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής, ζητώντας να αναγνωριστεί ότι η ασφαλιστική εταιρία ευθύνεται αλληλεγγύως προς τον υπαίτιο του ατυχήματος. Ο υπαίτιος του ατυχήματος παρενέβη στη δίκη, υποστηρίζοντας το αίτημα της εισαγγελικής αρχής.

4. Το δικαστήριο που έχει πλέον επιληφθεί της υποθέσεως δεν κρύβει ότι θεωρεί — όπως προκύπτει άλλωστε και από την προγενέστερη νομολογία του — ότι η ισπανική νομοθεσία επιβάλλεται να ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς την οδηγία, με αποτέλεσμα ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

1 — Audiencia Provincial de Sevilla, Sección Primera.

2 — Οδηγία 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).

3 — Δεύτερη οδηγία 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).

4 — Τρίτη οδηγία 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).

καλύψεως, ο οποίος ισχύει ενδεχομένως στις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, να μην μπορεί σε καμία περίπτωση να αντιταχθεί στο θύμα. Κατά συνέπεια, είναι καταρχήν αναμφισβήτητο ότι ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποζημιώσει το θύμα, ανεξαρτήτως του δικαιώματος αναγωγής που έχει ενδεχομένως κατά του υπαιτίου του ατυχήματος.

5. Το αιτούν δικαστήριο αιτιολογεί διεξοδικά τη νομική ανάλυση στην οποία στηρίζει την πεποίθησή του, επισημαίνει όμως συγχρόνως ότι ένα άλλο τμήμα του ιδίου δικαστηρίου [5] έχει ήδη αποφανθεί διαφορετικά σχετικά με το εν προκειμένω κρίσιμο νομικό ζήτημα και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου, πρέπει να θεωρηθεί ότι υφίστανται αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου.

6. Η συλλογιστική του αιτούντος δικαστηρίου μπορεί κατ' ουσίαν να συνοψιστεί ως εξής: Σύμφωνα με τον σκοπό και τις γενικές αρχές των οδηγιών, το θύμα του ατυχήματος πρέπει κατ' αρχήν να αποζημιώνεται σε κάθε περίπτωση. Ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως σε περίπτωση μέθης του οδηγού θα ήταν ασυμβίβαστος προς την εν γένει οικονομία τους. Ακριβώς επειδή στην περίπτωση αυτή πολλαπλασιάζονται οι πιθανοί κίνδυνοι για τους τρίτους που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο, δεν μπορεί να θεωρηθεί θεμιτός ο αποκλεισμός της καλύψεως των ζημιών που προκαλούνται από οδηγούς σε κατάσταση μέθης. Δεδομένου όμως ότι το θύμα του ατυχήματος δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να μείνει απροστάτευτο, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει επικουρικώς το ερώτημα σχετικά με την ευθύνη του «οργανισμού» που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5.

5 — Το τέταρτο τμήμα.

7. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1) Επιτρέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας (72/166/ΕΟΚ) του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, να ορίζει ελεύθερα η ισχύουσα σε κάθε κράτος μέλος εσωτερική κανονιστική ρύθμιση του συστήματος υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, τις περιπτώσεις στις οποίες θεωρείται σκόπιμο να αποκλείεται η ασφαλιστική κάλυψη ή, αντιθέτως, οι ενδεχόμενες περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως πρέπει να περιορίζονται στις προβλεπόμενες ρητά με τη δεύτερη οδηγία (84/5/ΕΟΚ) του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983;

2) Συνάδει προς τις προαναφερθείσες κανονιστικές πράξεις ο αποκλεισμός από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των υλικών ζημιών που προκλήθηκαν από όχημα του οποίου ο οδηγός τελούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος λόγω καταναλώσεως οινοπνευματωδών ποτών;

3) Μπορούν οι περιπτώσεις του άρθρου 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας (84/5/ΕΟΚ) του Συμβουλίου να θεωρηθούν ως περιοριστική απαρίθμηση των πιθανών διατάξεων νόμου ή συμβατικών ρητρών που αποκλείουν την ασφαλιστική κάλυψη αλλά δεν μπορούν να αντιταχθούν στον ζημιωθέντα, οπότε οποιαδήποτε άλλη διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα αποκλείουσα την

ασφάλιση μπορεί να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα;

4) Μπορεί να θεωρηθεί ως συνάδουσα προς το σύστημα που θεσπίζεται με τις οδηγίες 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ η δυνατότητα να αντιταχθεί στον τρίτο, θύμα του ατυχήματος, διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα αποκλείουσα την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση μέθης του οδηγού που προκάλεσε τη ζημία, αν υποτεθεί ότι η εν λόγω διάταξη ή ρήτρα είναι έγκυρη στις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου;

5) Αν υποτεθεί ότι οι διατάξεις των προαναφερομένων οδηγιών, ειδικότερα του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου επιτρέπουν να αποκλείεται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων η οδήγηση υπό κατάσταση μέθης, ο δε αποκλεισμός δύναται να αντιταχθεί στο θύμα, μπορεί να θεωρηθεί ότι μια τέτοια περίπτωση συνιστά έλλειψη ασφαλίσεως, εμπίπτουσα στις προβλεπόμενες στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας (84/5/ΕΟΚ) του Συμβουλίου και δικαιολογούσα την παρέμβαση και την κάλυψη από τον οργανισμό που προβλέπεται στην εν λόγω παράγραφο;»

8. Παρατηρήσεις στην παρούσα διαδικασία κατέθεσαν η εφεσείουσα της κύριας δίκης, η Ισπανική Κυβέρνηση, η Ελληνική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή. Στο υπόμνημα των παρατηρήσεών της, η εισαγγελική αρχή, που είναι η εφεσείουσα της κυρίας δίκης, απλώς αναφέρει κατ' ουσίαν ότι τα εν προκειμένω κρίσιμα νομικά ζητήματα μπορούν να επιλυθούν βάσει του ισπανικού δικαίου και ότι επομένως παρέλκει η υποβολή αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως. Οι απόψεις όλων των άλλων ενδιαφερομένων θα αναλυθούν στο πλαίσιο της νομικής εκτιμήσεως.

Β — Η άποψή μου επί της υποθέσεως

9. Με τα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου σκοπείται η διευκρίνιση του ζητήματος αν οι οδηγίες απαριθμούν περιοριστικά τις επιτρεπόμενες περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα οποιαδήποτε άλλη περίπτωση αποκλεισμού να είναι, αυτή καθαυτή, ανεπίτρεπτη. Αν υποτεθεί όμως ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να επιτρέπουν και άλλες περιπτώσεις αποκλεισμού της καλύψεως, πέραν εκείνων που αναφέρονται στις οδηγίες, πρέπει να διευκρινιστεί αν, στις περιπτώσεις αυτές, ο αποκλεισμός αναπτύσσει αποτελέσματα μόνο στο πλαίσιο των συμβατικών σχέσεων μεταξύ ασφαλισμένου και ασφαλιστή ή αν μπορεί να αντιταχθεί και στον ζημιωθέντα τρίτο. Επομένως, πρέπει να προσδιοριστούν οι προϋποθέσεις και τα όρια εντός των οποίων είναι δυνατό να αποκλειστεί ενδεχομένως η κάλυψη. Το ερώτημα σχετικά με την υποχρέωση παρεμβάσεως του οργανισμού εγγυήσεως, ο οποίος περιγράφεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5, υποβάλλεται μόνο για την περίπτωση κατά την οποία ο αποκλεισμός της καλύψεως θα επιτρεπόταν και σε άλλες περιπτώσεις, πέραν εκείνων που αναφέρουν οι οδηγίες, και θα μπορούσε επιπλέον να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα.

10. Η Ισπανική Κυβέρνηση, η Ελληνική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, που υπέβαλαν παρατηρήσεις, υποστηρίζουν όλες ότι από μια συνολική θεώρηση των εν προκειμένω κρίσιμων οδηγιών προκύπτει ότι σκοπός της υποχρεώσεως που επιβάλλουν στα κράτη μέλη για τη θέσπιση υποχρεωτικής ασφαλίσεως των αυτοκινήτων είναι η παροχή ευρείας προστασίας στα θύματα των ατυχημάτων. Η δυνατότητα να αντιτάσσεται στο θύμα ο αποκλεισμός της καλύψεως αντιβαίνει προς τους σκοπούς των οδηγιών. Βέβαια, κατά τη διαμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια, με αποτέλεσμα να επιτρέπονται σε ορισμένες περιπτώσεις ρήτρες αποκλεισμού της καλύψεως, οι οποίες παράγουν μεν αποτελέσματα μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, δεν μπορούν όμως να έχουν ως συνέπεια να στερούν το θύμα του ατυχήματος από οποιοδήποτε δικαίωμα αποζημιώσεως.

11. Ειδικότερα, οι υποβαλόντες παρατηρήσεις υποστηρίζουν τις ακόλουθες απόψεις:

Εκκινώντας από την προαναφερθείσα αρχή η *Ισπανική Κυβέρνηση* υποστηρίζει ότι η ισπανική νομοθεσία επιβάλλει την αποζημίωση του θύματος, ενώ δεν είναι δυνατό να του αντιταχθούν λόγοι αποκλεισμού, οι οποίοι απορρέουν από την εσωτερική σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Η εν λόγω κυβέρνηση θεωρεί ότι η νομοθεσία αυτή είναι επομένως σύμφωνη προς το κοινοτικό δίκαιο. Θεωρεί επίσης ότι η άποψη ότι *μόνο* οι προβλεπόμενοι στο άρθρο 2 της οδηγίας 84/5 λόγοι αποκλεισμού είναι ανίσχυροι έναντι του ζημιωθέντος τρίτου είναι εσφαλμένη, δεδομένου ότι ο αποκλεισμός της ευθύνης έναντι του θύματος του ατυχήματος είναι κατ' αρχήν αντίθετος προς το ισχύον νομικό καθεστώς. Ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως έναντι του οδηγού, ο οποίος προκάλεσε το ατύχημα ενώ βρισκόταν σε κατάσταση μέθης, είναι διαφορετικό ζήτημα.

12. Ήδη βάσει της νομοθεσίας που ίσχυε κατά τον χρόνο υποβολής της αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, ο ασφαλιστής που αποζημίωνε το θύμα είχε δικαίωμα αναγωγής κατά του οδηγού που είχε προκαλέσει το ατύχημα ενώ τελούσε σε κατάσταση μέθης. Κατά την προφορική διαδικασία, η εκπρόσωπος της Ισπανικής Κυβερνήσεως επισήμανε ότι, για λόγους σαφήνειας, τέθηκε σε ισχύ, τον Νοέμβριο 1994, μια τροποποίηση της νομοθεσίας, με την οποία περιελήφθη ρητά στο κείμενο του νόμου το ήδη υφιστάμενο δικαίωμα αναγωγής.

13. Η Ισπανική Κυβέρνηση λαμβάνει επικουρικά και μόνο θέση επί του ζητήματος της υποχρεώσεως παρεμβάσεως του εθνικού οργανισμού εγγυήσεως, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την άποψη που υποστηρίζει, δεν τίθεται τέτοιο ζήτημα. Ο εν λόγω οργανισμός οφείλει να παρέμβει μόνον αν δεν υπάρχει τρόπος αποζημιώσεως του θύματος από αλλού.

14. Η *Ελληνική Κυβέρνηση* υπογραμμίζει τη σημασία που προσδίδει η οδηγία στην προστασία του θύματος και επισημαίνει ότι η προστασία αυτή έχει ενισχυθεί με την πάροδο του χρόνου, και μάλιστα όχι μόνον από ουσιαστικής απόψεως, αλλά και στο επίπεδο της διαδικασίας, προκειμένου να διευκολυνθεί η αποτελεσματική αποζημίωση του θύματος. Η άποψη της Ελληνικής Κυβερνήσεως ταυτίζεται εν πολλοίς με την άποψη της Ισπανικής Κυβερνήσεως. Οι ρήτρες αποκλεισμού της καλύψεως που είναι σύμφωνες προς το ισχύον νομικό καθεστώς επιτρέπονται κατ' αρχήν, εφόσον όμως δεν αποβαίνουν σε βάρος του θύματος. Ο αποκλεισμός της καλύψεως, λόγω μέθης του οδηγού, δεν μπορεί να παράγει αποτελέσματα παρά μόνο στη σχέση ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Τέλος, σε περιπτώσεις όπως

η προκείμενη, ο εθνικός οργανισμός εγγυήσεως δεν έχει κατ' αρχήν υποχρέωση παρεμβάσεως. Ωστόσο, τούτο θα ήταν δυνατό να συμβαίνει, αν ο τυχόν αποκλεισμός της καλύψεως μπορούσε να αντιταχθεί και έναντι του ζημιωθέντος. Κατά την προφορική διαδικασία, ο εκπρόσωπος της Ελληνικής Κυβερνήσεως επισήμανε ακόμη μια φορά ότι η υποχρέωση αποζημιώσεως πρέπει να συνεχίσει να βαρύνει κατ' αρχήν τις ασφαλιστικές εταιρίες και όχι να μετακυλιστεί στους κρατικούς οργανισμούς εγγυήσεως.

15. Η *Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* υπενθυμίζει ότι, δυνάμει των οδηγιών, όλα κατ' αρχήν τα αυτοκίνητα οχήματα εντός της Κοινότητας οφείλουν να καλύπτονται από ασφάλιση αστικής ευθύνης. Ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν ευρεία διακριτική ευχέρεια, όσον αφορά τη διαμόρφωση της εν λόγω υποχρεώσεως ασφαλίσεως. Συναφώς, το άρθρο 3 της οδηγίας 72/166 θέτει ορισμένες ελάχιστες προϋποθέσεις. Ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως, ο οποίος θα μπορούσε να αντιτάσσεται στο θύμα τροχαίου ατυχήματος προκληθέντος από οδηγό τελούντα σε κατάσταση μέθης, θα αντέβαινε προς αυτούς τους κανόνες περί ελάχιστων προϋποθέσεων. Το ίδιο θα πρέπει να ισχύει και όσον αφορά τις ενδεχόμενες περιπτώσεις αποκλεισμού της καλύψεως λόγω άλλων σωματικών βλαβών που υπέστη ο υπαίτιος του ατυχήματος. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου προτείνει να δοθεί στα ερωτήματα 1 έως 3 η ακόλουθη απάντηση:

Ο αποκλεισμός της αποζημιώσεως στην περίπτωση που ο υπαίτιος του ατυχήματος οδηγός τελούσε σε κατάσταση μέθης είναι ασυμβίβαστος προς το κοινοτικό δίκαιο. Μια πιο αφηρημένη διατύπωση της προτάσεως αυτής θα είχε ως εξής: τα κράτη μέλη έχουν ελευθερία επιλογής των μέτρων μεταφοράς των οδηγιών στο εσωτερικό δίκαιο, εφόσον δεν θίγεται η προστασία του θύματος και τηρούνται κατά τα λοιπά οι οδηγίες.

16. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου προτείνει περαιτέρω να δοθεί αρνητική απάντηση στο τέταρτο και στο πέμπτο ερώτημα. Επικουρικώς, υποστηρίζει ότι οι οδηγίες δεν ρυθμίζουν κατ' αρχήν τη σχέση μεταξύ του υπαιτίου του ατυχήματος και του ασφαλιστή του. Οι εν λόγω οδηγίες αποσκοπούν απλώς στην προστασία των τρίτων. Το άρθρο 2 της οδηγίας 84/5 επιβεβαιώνει ότι ο τυχόν αποκλεισμός της καλύψεως δεν μπορεί να παραγάγει αποτελέσματα έναντι του θύματος.

17. Η άποψη της *Επιτροπής* διαφέρει από εκείνη των τριών κυβερνήσεων που υπέβαλαν παρατηρήσεις. Συμφωνεί βέβαια με τις εν λόγω κυβερνήσεις ως προς το ότι οι οδηγίες σκοπούν να διασφαλίσουν την ευρεία προστασία των θυμάτων. Φρονεί όμως ότι οι οδηγίες αυτές έχουν δύο αυτοτελείς σκοπούς: αφενός, την κατάργηση των μεθοριακών ελέγχων και, αφετέρου, τη διασφάλιση, εντός της Κοινότητας, παρόμοιας προστασίας στα θύματα των ατυχημάτων. Ο δεύτερος αυτός σκοπός επιδιώκεται κυρίως με την τρίτη οδηγία. Όσον αφορά τη δεύτερη οδηγία, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι απαριθμεί περιοριστικά τις περιπτώσεις στις οποίες ο αποκλεισμός δεν μπορεί να αντιταχθεί στο θύμα. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις αποκλεισμού, το όχημα πρέπει να θεωρείται ως μη ασφαλισμένο, οπότε γεννάται υποχρέωση παρεμβάσεως του εθνικού οργανισμού εγγυήσεως. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέπεται συναφώς ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να προσδώσουν στην υποχρέωση παρεμβάσεως του οργανισμού εγγυήσεως επικουρικό χαρακτήρα. Λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της διακριτικής ευχέρειας που διαθέτουν τα κράτη μέλη κατά τη μεταφορά των οδηγιών στο εσωτερικό δίκαιο και, αφετέρου, της παροχής ανεπιφύλακτης προστασίας στο θύμα, ο εθνικός οργανισμός οφείλει να εγγυάται την καταβολή αποζημιώσεως σε κάθε περίπτωση. Έτσι, αν η κάλυψη επιτρέπεται να αποκλειστεί, σε περίπτωση που ο υπαίτιος του ατυχήματος οδηγός τελεί σε κατάσταση

μέθης, και ο αποκλεισμός αυτός μπορεί επίσης να αντιταχθεί κατά του ζημιωθέντος, είναι υποχρεωτική η παρέμβαση του οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.

Προκαταρκτική παρατήρηση

18. Οι απαντήσεις στα προδικαστικά ερωτημάτα πρέπει αναμφισβήτητα να αναζητηθούν στο ρυθμιστικό πλαίσιο των οδηγιών 72/166, 84/5 και 90/232. Οι σκοποί των οδηγιών και η σπουδαιότητά τους έχουν αποφασιστική σημασία για την ερμηνεία των εφαρμοστέων διατάξεων.

19. Η πρώτη οδηγία, του 1972, σκοπεί, όπως προκύπτει ήδη από τον τίτλο της, στην κατάργηση των συνοριακών ελέγχων που αφορούν την υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης. Προς αιτιολόγηση της επιλογής του εν λόγω αντικειμένου της ρυθμίσεως αναφέρεται πρωτίστως [6] ο στόχος της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς, για την επίτευξη του οποίου βασική προϋπόθεση είναι η υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και των προσώπων. Η πέμπτη αιτιολογική σκέψη διευκρινίζει ότι η οδηγία εκδίδεται με σκοπό, μεταξύ άλλων, «να ελευθερωθεί περισσότερο το καθεστώς σχετικά με την κυκλοφορία των προσώπων και των αυτοκινήτων οχημάτων που ταξιδεύουν μεταξύ των κρατών μελών». Εξάλλου, η προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, με απώτερο στόχο την εγκαθίδρυση και λειτουργία της κοινής αγοράς, αναφέρεται και στην τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 84/5. Κατά την προφορική διαδικασία, η Επιτροπή επισήμανε ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών αυτοκινήτων συνιστά μια αυτοτελή ελευθερία απορρέουσα από το κοινοτικό δίκαιο.

20. Όταν, στις γραπτές παρατηρήσεις της, η Επιτροπή αναφέρεται στη δυαδικότητα των σκοπών των οδηγιών, οι οποίοι συνίστανται, αφενός, στην κατάργηση των συνοριακών ελέγχων και, αφετέρου, στη θέσπιση εντός της Κοινότητας, κυρίως μέσω της τρίτης οδηγίας, παρόμοιας προστασίας για τα θύματα των ατυχημάτων, διατρέχει τον κίνδυνο να παραβλέψει την αναγκαία συνάφεια των δύο αυτών στόχων.

21. Ήδη από τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 72/166 προκύπτει σαφέστατα ότι:

«(...) οι συνοριακοί έλεγχοι της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων έχουν ως στόχο τη διαφύλαξη των συμφερόντων των προσώπων τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν θύματα ατυχημάτων που προξενούνται από τέτοια οχήματα (...)».

22. Επομένως, η «υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης», όσον αφορά τα κοινοτικά αυτοκίνητα οχήματα, «με κάλυψη σε

6 — Βλ. πρώτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 72/166.

ολόκληρο το κοινοτικό έδαφος» [7], αποτελεί μια απολύτως αναγκαία προϋπόθεση για την προστασία των πιθανών θυμάτων ατυχημάτων και, κατά συνέπεια, για την κατάργηση των συνοριακών ελέγχων.

23. Επομένως, η προστασία των θυμάτων έχει πράγματι την πρωτεύουσα σημασία που της αποδίδουν οι υποβαλόντες παρατηρήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου. Βέβαια, τόσο η δεύτερη όσο και η τρίτη οδηγία βελτίωσαν τη νομική θέση των πιθανών θυμάτων· η προστασία, όμως, του θύματος είχε προσλάβει θεμελιώδη σημασία ήδη με την πρώτη οδηγία. Οι μεταγενέστερες οδηγίες σκοπούν, ούτως ή άλλως, να καλύψουν κάποια κενά της ρυθμίσεως, ορισμένα από τα οποία έγιναν αντιληπτά μόλις με την πάροδο του χρόνου. Π.χ., η επίμαχη διάταξη της οδηγίας 84/5, η οποία καθιστά ανίσχυρες έναντι των ζημιωθέντων ορισμένες ρήτρες αποκλεισμού, θεσπίστηκε με σκοπό να βελτιώσει τη θέση των θυμάτων ατυχημάτων, ακριβώς όπως και η διάταξη του άρθρου 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5, η οποία επιτρέπει ρητά «κάθε άλλη πρακτική ευνοϊκότερη για τα θύματα».

24. Επομένως, οι οδηγίες χαράσσουν το νομικό πλαίσιο που διασφαλίζει το δικαίωμα αποζημιώσεως των προσώπων που έχουν υποστεί ζημία από όχημα με αριθμό κυκλοφορίας οποιουδήποτε κράτους μέλους της Κοινότητας. Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσονται, αφενός, η εγγύηση αποζημιώσεως, που παρέχει το εθνικό γραφείο ασφαλίσεως της χώρας υποδοχής για τις ζημίες που προκαλούνται από οχήματα που σταθμεύουν συνήθως σε άλλο κράτος μέλος [8], και, αφετέρου, η ίδρυση ενός οργανισμού, αποστολή του οποίου είναι να καταβάλλει αποζημίωση για τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή μη ασφαλισμένο [9].

Ως προς την απάντηση στο πρώτο ερώτημα

25. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 επιτρέπει κατ' αρχήν σ' ένα κράτος μέλος να προσδιορίζει ελεύθερα τις ρήτρες αποκλεισμού που θεωρεί ενδεδειγμένες ή αν επιτρέπονται μόνο οι ρήτρες αποκλεισμού που προβλέπονται στην οδηγία 84/5. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 ορίζει 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 καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και οι συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά.*» [10]

7 — Βλ. όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 72/166.

8 — Βλ. δέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 84/5.

9 — Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5.

10 — Η υπογράμμιση δική μου.

Η διατύπωση αυτή είναι σαφής και, όπως ομόφωνα δέχονται οι μετέχοντες στη διαδικασία, εξαιρετικά ευρεία. Η διατύπωση αυτή αφήνει στα κράτη μέλη ευρεία διακριτική ευχέρεια και συνεπώς γίνεται κατ' ανάγκη δεκτό ότι η ασφαλιστική κάλυψη ενδέχεται να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Οι ενδεχόμενες αυτές διαφορές προκύπτουν επίσης από τη διατύπωση του άρθρου 3, παράγραφος 2, πρώτη περίπτωση, κατά το οποίο κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε απαραίτητο μέτρο ώστε η ασφαλιστική σύμβαση να καλύπτει επίσης τις ζημίες που προκαλούνται στο έδαφος των άλλων κρατών μελών *σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθεσίες στα κράτη αυτά.*

26. Αν ληφθεί υπόψη αποκλειστικά αυτή η διάταξη, ο επίμαχος στην παρούσα υπόθεση αποκλεισμός της καλύψεως δεν φαίνεται να δημιουργεί προβλήματα. Ανακύπτει όμως το ερώτημα αν και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, με ποιον τρόπο περιορίζεται, η ελευθερία αυτή. Ένα τέτοιο όριο θα μπορούσε, π.χ., να θεωρηθεί ότι θεσπίζεται με το άρθρο 2, παράγραφος 1, της μεταγενέστερα εκδοθείσας οδηγίας 84/5. Το πρώτο εδάφιο της διατάξεως αυτής έχει ως εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο καταρτιζόμενο 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 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 οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος.»

27. Η εν λόγω διάταξη θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι απαριθμεί περιοριστικά τις επιτρεπόμενες περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλίσεως. Ωστόσο, και αυτή η διάταξη πρέπει να αξιολογηθεί εντός του ρυθμιστικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται και λαμβανομένου υπόψη του ιστορικού της θεσπίσεώς της. Με την πάροδο του χρόνου αποδείχθηκε ότι η ελευθερία που είχε παραχωρηθεί αρχικά στα κράτη μέλη, όσον

αφορά τη διαμόρφωση του νομικού πλαισίου της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, είχε δυσμενείς επιπτώσεις για την κοινή αγορά. Αυτό προκύπτει από την τρίτη, την τέταρτη και την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 84/5, οι οποίες αναφέρουν τα εξής:

«[Εκτιμώντας] (...) ότι μεγάλες αποκλίσεις εξακολουθούν ωστόσο να υφίστανται όσον αφορά την έκταση αυτής της υποχρέωσης ασφάλισης μεταξύ των νομοθεσιών των διαφόρων κρατών μελών· ότι οι αποκλίσεις αυτές έχουν άμεση επίπτωση στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της κοινής αγοράς·

ότι δικαιολογείται ιδιαίτερα να διευρυνθεί η υποχρέωση ασφάλισης και στην ευθύνη που γεννάται στην περίπτωση υλικών ζημιών·

ότι τα ποσά μέχρι τα οποία είναι υποχρεωτική η ασφάλιση πρέπει να διασφαλίζουν οπωσδήποτε στα θύματα ικανοποιητική αποζημίωση όποιο και αν είναι το κράτος μέλος στο οποίο έγινε το ατύχημα.»

28. Οι προαναφερθείσες ενδείξεις περί του περιεχομένου των συμβάσεων ασφαλίσεως, τις οποίες απηχούν οι διατάξεις της οδηγίας, πρέπει να θεωρηθούν ως ελάχιστες προϋποθέσεις. Γενικά διαπιστώνεται ότι η διακριτική ευχέρεια που είχε παραχωρηθεί στα κράτη μέλη με την πρώτη οδηγία περιορίστηκε εν μέρει από τις ελάχιστες προϋποθέσεις που θεσπίστηκαν με τη δεύτερη οδηγία και κατέστησαν αυστηρότερες με την τρίτη. Τα περιθώρια εκτιμήσεως που διατήρησαν τα κράτη μέλη περιορίστηκαν μετέπειτα με τις ελάχιστες προϋποθέσεις και τις λοιπές προϋποθέσεις και διαρθρωτικές αρχές που έθεσε η οδηγία.

29. Σ' αυτό το πλαίσιο, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5 πρέπει επίσης να θεωρηθεί ότι συνιστά ελάχιστη προϋπόθεση, υπό την έννοια ότι ορισμένες πάντως ρήτρες αποκλεισμού της ασφαλίσεως, οι οποίες είναι νόμιμες, δεν μπορούν κατ' αρχήν να αντιταχθούν στον τρίτο ζημιωθέντα [11]. Αν θεωρηθεί ότι η εν λόγω διάταξη σκοπεί πρωταρχικά να απαγορεύσει τη δυνατότητα να αντιτάσσεται στον ζημιωθέντα ο ενδεχόμενος αποκλεισμός της ασφαλίσεως — η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται εξάλλου από την έβδομη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 84/5, η οποία αναφέρει 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» — τότε οι περιπτώσεις αποκλεισμού που αναφέρονται δεν πρέπει να θεωρηθούν ότι αποτελούν περιοριστική απαρίθμηση των επιτρεπομένων περιπτώσεων αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως.

30. Επομένως, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Οι περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως, οι οποίες είναι δυνατό να

11 — Σχετικά με την έκφραση «δεν μπορούν να αντιταχθούν» βλ. τα όσα εξέθεσε η εκπρόσωπος της Επιτροπής κατά την προφορική διαδικασία· συγκεκριμένα, η εν λόγω εκπρόσωπος επισήμανε ότι κατά τις διαπραγματεύσεις που προηγήθηκαν της εκδόσεως της οδηγίας προτιμήθηκε εν μέρει η αφηρημένη αυτή έκφραση.

προβλεφθούν στο πλαίσιο της ασκήσεως της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται στα κράτη μέλη από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, δεν περιορίζονται στις περιπτώσεις μόνο που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5.

Ως προς την απάντηση στο δεύτερο ερώτημα

31. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως, ο οποίος ισχύει σε περίπτωση που ο υπαίτιος του ατυχήματος οδηγός τελούσε σε κατάσταση μέθης, είναι σύμφωνος προς τις κρίσιμες διατάξεις των οδηγιών.

32. Το ζήτημα αυτό πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με τα προαναφερθέντα όρια της διακριτικής ευχέρειας των κρατών μελών. Αν η εθνική διάταξη κείται εντός των ορίων αυτών, το Δικαστήριο δεν μπορεί να προβεί σε έλεγχο του περιεχομένου της. Αντιθέτως, στο Δικαστήριο εναπόκειται να χαράξει τα όρια αυτά, παρέχοντας έτσι στο αιτούν δικαστήριο τη δυνατότητα να αποφανθεί σχετικά με το αν τηρήθηκαν.

33. Κατ' αρχάς, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή στη θεμελιώδη διάκριση μεταξύ αφενός της έννομης σχέσεως της ασφαλιστικής επιχειρήσεως προς τον ασφαλισμένο και αφετέρου της έννομης σχέσεως της ασφαλιστικής επιχειρήσεως προς τον ζημιωθέντα. Η διάκριση αυτή έχει επίσης θεμελιώδη σημασία όσον αφορά τη νομοθετική ρύθμιση της ασφαλιστικής σχέσεως. Δεν είναι καθόλου απίθανο η υποχρέωση αποζημιώσεως που έχει ο ασφαλιστής έναντι του ζημιωθέντος να είναι ευρύτερη από ό,τι έναντι του αντισυμβαλλομένου της συμβάσεως ασφαλίσεως ή του υπαιτίου του ατυχήματος, οι οποίοι δεν είναι κατ' ανάγκη το ίδιο πρόσωπο.

34. Κατά την ανάγνωση των οδηγιών, εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι δεν περιέχουν καμία ειδική αναφορά στις συμβατικές σχέσεις των μερών της συμβάσεως ασφαλίσεως. Οι οδηγίες δεν προβλέπουν τίποτε σχετικά με τις συνέπειες των ενδεχομένων παραβάσεων της υποχρεώσεως καταβολής επιμελείας, την οποία υπέχει ο ασφαλισμένος ή ο υπαίτιος του ατυχήματος. Από τούτο μπορεί να συναχθεί ότι τα κράτη μέλη και τα συμβαλλόμενα μέρη διαθέτουν σχετική ελευθερία διαμορφώσεως των συμβατικών σχέσεων των μερών της ασφαλιστικής συμβάσεως, η οποία βέβαια μπορεί να ασκείται τηρουμένων των λοιπών διατάξεων των οδηγιών.

35. Επομένως είναι απολύτως θεμιτή η πρόβλεψη εννόμων συνεπειών για τις περιπτώσεις συγκεκριμένων παραβάσεων της υποχρεώσεως καταβολής επιμελείας από μέρους του ασφαλισμένου ή του οδηγού. Θεωρώ επομένως ότι επιτρέπεται, σε περίπτωση που ο οδηγός τελούσε σε κατάσταση μέθης, να αποκλειστεί η ανάληψη της ευθύνης από τον ασφαλιστή έναντι του οδηγού ή να προβλεφθεί δικαίωμα αναγωγής.

36. Επομένως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Ο αποκλεισμός από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη, σε περίπτωση που ο οδηγός

του οχήματος που προκάλεσε υλικές ζημίες τελούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος, είναι σύμφωνος προς τις κρίσιμες διατάξεις, εφόσον παράγει αποτελέσματα έναντι του οδηγού αυτού.

Ως προς την απάντηση στο τρίτο ερώτημα

37. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν η απαρίθμηση, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5, των περιπτώσεων στις οποίες είναι δυνατός ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως με διατάξεις νόμου ή συμβατικές ρήτρες, οι οποίες όμως δεν μπορούν να αντιταχθούν στον ζημιωθέντα, πρέπει να θεωρηθεί περιοριστική, αλλά υπό την έννοια ότι οποιαδήποτε άλλη νομοθετική ή συμβατική διάταξη, αποκλείουσα την ασφάλιση, μπορεί να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα.

38. Όπως ήδη διαπιστώθηκε στο πλαίσιο της εξετάσεως του πρώτου ερωτήματος, η απαρίθμηση των περιπτώσεων αποκλεισμού, που περιέχεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως περιοριστική απαρίθμηση των επιτρεπόμενων περιπτώσεων αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως. Στο ίδιο πλαίσιο αναφέρθηκε ήδη ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5 θέτει μια ελάχιστη προϋπόθεση, η οποία έγκειται στο ότι οι αναφερόμενες στην εν λόγω διάταξη περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλίσεως *δεν μπορούν ποτέ* να αντιτάσσονται στον *ζημιωθέντα*.

39. Από την παρατήρηση αυτή μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να συναχθεί περαιτέρω ότι ο ασφαλιστής δεν μπορεί να επικαλεστεί τις τυχόν ρήτρες περί αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως, για να αντιτάξει στον ζημιωθέντα ενστάσεις που στηρίζονται στις συμβατικές σχέσεις του με τον ασφαλισμένο. Εφόσον ούτε οι αναφερόμενες στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5 περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλίσεως, οι οποίες θεωρούνται αντικειμενικά θεμιτές, συνεπάγονται την απαλλαγή του ασφαλιστή, τότε κατά μείζονα λόγο οι — αναφερθείσες στο πλαίσιο της εξετάσεως του δεύτερου ερωτήματος — δυνατότητες αποκλεισμού της ευθύνης του ασφαλιστή ή ασκήσεως δικαιώματος αναγωγής, οι οποίες στηρίζονται σε συμπεριφορά καταλογιστέα αποκλειστικά στο πρόσωπο του ασφαλισμένου, δεν μπορούν να έχουν ως συνέπεια τον αποκλεισμό της αναλήψεως από τον ασφαλιστή της υποχρεώσεως αποζημιώσεως του ζημιωθέντος. Το συμπέρασμα αυτό βρίσκει εξάλλου έρεισμα και στον προαναφερθέντα σκοπό που επιδιώκουν από κοινού οι οδηγίες, δηλαδή την *προστασία των θυμάτων*.

40. Επομένως, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Ο αποκλεισμός της ευθύνης του ασφαλιστή, που επιτρέπεται κατ' αρχήν και σε άλλες περιπτώσεις, πέραν εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5, δεν μπορεί να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα.

Ως προς την απάντηση στο τέταρτο ερώτημα

41. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν είναι σύμφωνη προς το καθεστώς που θεσπίζουν οι οδηγίες 72/166, 84/5 και 90/232 η δυνατότητα να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα τρίτο

μια συμβατική ρήτρα, η οποία παράγει τα αποτελέσματά της κατ' αρχήν στη σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου και η οποία αποκλείει την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση που ο οδηγός που προκάλεσε το ατύχημα τελούσε σε κατάσταση μέθης.

42. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό απορρέει άμεσα από τα όσα προεκτέθηκαν. Επομένως, στο τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Είναι ασυμβίβαστη προς τις γενικές αρχές των οδηγιών 72/166, 84/5 και 90/232 η δυνατότητα να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα τρίτο μια συμβατική ρήτρα, η οποία παράγει τα αποτελέσματά της στη σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου και η οποία αποκλείει την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση που ο οδηγός που προκάλεσε τη ζημία τελούσε σε κατάσταση μέθης.

Ως προς την απάντηση στο πέμπτο ερώτημα

43. Με το πέμπτο και τελευταίο ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν, εφόσον ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως σε περίπτωση που ο οδηγός τελεί σε κατάσταση μέθης μπορεί να αντιταχθεί στο θύμα του ατυχήματος, μπορεί να γίνει δεκτό ότι τούτο συνιστά περίπτωση στην οποία «δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως», υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5, με συνέπεια την παρέμβαση και την ανάληψη της ευθύνης από τον οργανισμό που προβλέπεται στην παράγραφο αυτή.

44. Το ερώτημα αυτό αφορά, όπως προκύπτει από τη διατύπωσή του, την περίπτωση στην οποία θα μπορούσαν να αντιταχθούν στο θύμα ενστάσεις αντλούμενες από τη μέθη του υπαιτίου του ατυχήματος. Από όσα εκτέθηκαν ανωτέρω συνάγεται ότι η περίπτωση αυτή είναι αδύνατο, για νομικούς λόγους, να παρουσιαστεί. Επομένως, ενόψει της απόψεως που υποστηρίχτηκε ανωτέρω, παρέλκει πλέον η εξέταση του πέμπτου ερωτήματος. Αν, εντούτοις, το Δικαστήριο δεν δεχθεί την επιχειρηματολογία αυτή και θεωρήσει ότι είναι δυνατό να αντιταχθεί θεμιτώς στο θύμα ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως σε περίπτωση που ο υπαίτιος του ατυχήματος τελούσε σε κατάσταση μέθης, το πέμπτο ερώτημα θα τεθεί εκ νέου. Γι' αυτόν τον λόγο, θα το εξετάσω επικουρικώς.

45. Κατ' αρχάς, πρέπει να υπογραμμιστεί ακόμη μια φορά ότι η υπόθεση από την οποία εκκινούμε είναι εξαιρετικά απίθανη. Στο πλαίσιο του καθεστώτος που έχει

διαμορφώσει η οδηγία, ενστάσεις έναντι του ζημιωθέντος είναι νοητές μόνον εφόσον μπορεί να αποδειχθεί πλημμελής συμπεριφορά καταλογιστέα στον ίδιο τον ζημιωθέντα. Τούτο υποδηλώνει, π.χ., το άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 84/5, το οποίο ορίζει τα εξής:

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

46. Εκτός αυτών των ακραίων εξαιρετικών περιπτώσεων, στις οποίες μπορεί να προσαφθεί στον ζημιωθέντα ορισμένη συμπεριφορά, πρέπει να γίνει δεκτό ότι πρέπει να διασφαλίζεται στο θύμα του ατυχήματος πλήρης αποζημίωση. Ο κανόνας αυτός μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί την κατευθυντήρια αρχή των οδηγιών. Υπ' αυτή την έννοια, ο εθνικός οργανισμός εγγυήσεως πρέπει να θεωρηθεί ότι λειτουργεί ως δίχτυ ασφαλείας για τα θύματα των ατυχημάτων, τα οποία άλλως θα έμεναν απροστάτευτα. Ο λόγος για τον οποίο είναι υποχρεωτική η ίδρυση του οργανισμού αυτού ανάγεται στη μέριμνα για την προστασία των θυμάτων.

47. Ο συγκεκριμένος τρόπος κατανομής της υποχρεώσεως αποζημιώσεως επαφίεται, τουλάχιστον εν μέρει, στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Ωστόσο, ήδη από τις οδηγίες προκύπτει ότι, κατά κανόνα, ο ασφαλιστής του οχήματος που προκάλεσε τη ζημία υποχρεούται να παρέμβει για την κάλυψή της. Μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες το όχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή δεν μπορεί να προσδιοριστεί, όταν επομένως είναι αδύνατη η ανεύρεση μιας αρμόδιας ασφαλιστικής εταιρίας, οφείλει να παρέμβει ο οργανισμός που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5 [12]. Επιπλέον, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν την υποχρέωση αναλήψεως της ευθύνης από τον «οργανισμό» και σε άλλες περιπτώσεις, π.χ. στην περίπτωση που τα οχήματα έχουν κλαπεί ή αποκτηθεί με άσκηση βίας [13]. Συναφώς, στα κράτη μέλη εναπόκειται να αποφασίσουν αν η υποχρέωση αποζημιώσεως βαρύνει τις ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες ή το Δημόσιο.

48. Από τα έγγραφα σχετικά με τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την έκδοση της οδηγίας 84/5 [14] προκύπτει ότι η Επιτροπή είχε ταχθεί αρχικά υπέρ μιας σαφώς ευρύτερης υποχρεώσεως παρεμβάσεως του

12 — Βλ. έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 84/5.

13 — Βλ. άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 84/5.

14 — Πρόταση δευτέρας οδηγίας 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 (ΑΒΙ. 1980, C 214, σ. 9)· γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής επί της προτάσεως (ΕΕ 1981, C 138, σ. 15)· κείμενο της οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΕ 1981, C 287, σ. 44)· τροποποίηση της προτάσεως δευτέρας οδηγίας (ΕΕ 1982, C 78, σ. 17).

«οργανισμού». Η αρχική πρόταση για το άρθρο 2 της οδηγίας είχε ως εξής:

«Για την εφαρμογή του άρθρου 1, παράγραφος 3, της παρούσας οδηγίας, καθώς και του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, όταν, βάσει του νόμου ή συμβατικής ρήτρας η οποία επιτρέπεται από τον νόμο, ο ασφαλιστής αρνείται την καταβολή [της αποζημιώσεως], το όχημα εξομοιώνεται με μη ασφαλισμένο [όχημα].» [15]

49. Σε όλες δηλαδή τις περιπτώσεις στις οποίες ο νόμος ή η σύμβαση θα απέκλειαν την κάλυψη, το όχημα θα λογιζόταν ως μη ασφαλισμένο. Αφού η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέφρασε τις αντιρρήσεις της και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε μια τροποποίηση της προτάσεως, η Επιτροπή υπέβαλε μια τροποποιημένη πρόταση οδηγίας, της οποίας το άρθρο 2, παράγραφος 1, ήταν εν πολλοίς όμοιο με το άρθρο 2, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, το οποίο τελικά θεσπίστηκε, αλλά του οποίου η παράγραφος 2 εξακολουθούσε να έχει την ακόλουθη διατύπωση:

«Όταν, βάσει του νόμου ή άλλης συμβατικής ρήτρας η οποία επιτρέπεται από τον νόμο, ο ασφαλιστής αρνείται την καταβολή [της αποζημιώσεως], το όχημα εξομοιώνεται με μη ασφαλισμένο [όχημα].» [16]

50. Όπως προκύπτει από το κείμενο της τελικώς εκδοθείσας οδηγίας 84/5, η προταθείσα λύση δεν έγινε δεκτή από το Συμβούλιο. Αντ' αυτής, θεσπίστηκε το ισχύον σήμερα άρθρο 1, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, το οποίο έχει ως εξής:

«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 (...) στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού *επικουρικό χαρακτήρα* ούτε το δικαίωμα να ρυθμίζουν *[το δικαίωμα αναγωγής]* του οργανισμού αυτού κατά 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.» [17]

51. Από τη διατύπωση που υιοθετήθηκε τελικά, καθώς και από το ιστορικό της γενέσεως της διατάξεως, αποδεικνύεται ότι ο «οργανισμός» οπωσδήποτε δεν προβλέφθηκε να λειτουργήσει ως εν γένει δίχτυ ασφαλείας για την καταβολή αποζημιώσεως σε κάθε περίπτωση αποκλεισμού της ασφαλίσεως. Επιπλέον, σε αντίθεση προς τη διατύπωση του προδικαστικού ερωτήματος, η διάταξη δεν κάνει λόγο απλά και μόνο για «έλλειψη ασφαλίσεως». Όλα επομένως συνηγορούν υπέρ της απόψεως ότι, εντός του πλαισίου που χαράσσουν οι οδηγίες, το

15 — Βλ. άρθρο 2 της προτάσεως δευτέρας οδηγίας, όπ.π.

16 — Βλ. τις τροποποιήσεις της προτάσεως δευτέρας οδηγίας, όπ.π.

17 — Η υπογράμμιση δική μου.

θύμα του ατυχήματος πρέπει να αποζημιώνεται από τον ασφαλιστή. *Μόνο* στην περίπτωση κατά την οποία ο ζημιωθείς δεν έχει, για οποιονδήποτε λόγο, αξίωση αποζημιώσεως κατά ασφαλιστικής εταιρίας, οφείλει να παρέμβει ο «οργανισμός» για τη διασφάλιση της ευρείας προστασίας του θύματος. Κατά τα λοιπά, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επεκτείνουν νομοθετικά τις αρμοδιότητες του «οργανισμού», κατά το μέτρο που διασφαλίζεται η πλήρης προστασία του θύματος [18].

52. Επομένως, στο πέμπτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Αν επιτρέπεται να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως, επειδή ο υπαίτιος του ατυχήματος τελούσε σε κατάσταση μέθης, ο οργανισμός που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5 υποχρεούται να αποζημιώσει την ζημιωθέντα.

Γ — Πρόταση

53. Βάσει των συλλογισμών που προεκτέθηκαν, προτείνω να δοθούν στα προδικαστικά ερωτήματα οι ακόλουθες απαντήσεις:

«1) Οι περιπτώσεις αποκλεισμού της ασφαλιστικής καλύψεως, οι οποίες είναι δυνατό να προβλεφθούν στο πλαίσιο της ασκήσεως της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται στα κράτη μέλη από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166, δεν περιορίζονται στις περιπτώσεις μόνο που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5.

2) Ο αποκλεισμός από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη, σε περίπτωση που ο οδηγός του οχήματος που προκάλεσε υλικές ζημίες τελούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος, είναι σύμφωνος προς τις κρίσιμες διατάξεις, εφόσον παράγει αποτελέσματα έναντι του οδηγού αυτού.

3) Ο αποκλεισμός της ευθύνης του ασφαλιστή, που επιτρέπεται κατ' αρχήν και σε άλλες περιπτώσεις, πέραν εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/5, δεν μπορεί να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα.

4) Είναι ασυμβίβαστη προς τις γενικές αρχές των οδηγιών 72/166, 84/5 και 90/232 η δυνατότητα να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα τρίτο μια συμβατική

18 — Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 4, έκτο εδάφιο, της οδηγίας 84/5.

ρήτρα, η οποία παράγει τα αποτελέσματά της στη σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου και η οποία αποκλείει την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση που ο οδηγός που προκάλεσε τη ζημία τελούσε σε κατάσταση μέθης.

5) Αν επιτρέπεται να αντιταχθεί στον ζημιωθέντα ο αποκλεισμός της ασφαλιστικής καλύψεως, επειδή ο υπαίτιος του ατυχήματος τελούσε σε κατάσταση μέθης, ο οργανισμός που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της οδηγίας 84/5 υποχρεούται να αποζημιώσει την ζημιωθέντα.»