ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 17ης Μαρτίου 2011 *

Στην υπόθεση C-484/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Tribunal da Relação do Porto (Πορτογαλία) με απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Νοεμβρίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

Manuel Carvalho Ferreira Santos

κατά

Companhia Europeia de Seguros SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. N. Cunha Rodrigues, πρόεδρο τμήματος, A. Arabadjiev (εισηγητή), A. Rosas, A. Ó Caoimh και P. Lindh, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

γενική εισαγγελέας: V. Trstenjak
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Inez Fernandes,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και J. Möller,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις N. Yerrell και M. Telles Romão,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 7ης Δεκεμβρίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 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. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία), του άρθρου 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 (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία), καθώς και 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 Manuel Carvalho Ferreira Santos (στο εξής: M. Carvalho) και της εταιρίας Companhia Europeia de Seguros SA (στο εξής: Europeia de Seguros) σχετικά με την εκ μέρους της τελευταίας αυτής εταιρίας αποζημίωση, στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, για τη ζημία που υπέστη ο M. Carvalho εξαιτίας συγκρούσεως μεταξύ του οχήματός του και οχήματος ασφαλισμένου στην Europeia de Seguros.

Το νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο

3 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας:

«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 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε [όρος] 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.»

5 Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«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.

[...]»

6 Το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 149, σ. 14), με τίτλο «Τροποποίηση της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ», ορίζει τα ακόλουθα:

«Η οδηγία 90/232/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

[…]

2) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

"*Άρθρο 1α*

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων οι οποίοι, συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μηχανοκίνητο όχημα, δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης."

[…]»

7 Το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 263, σ. 11), με τίτλο «Ειδικές κατηγορίες θυμάτων», ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 13, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.

[…]

3. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημίες που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων οι οποίοι, συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μηχανοκίνητο όχημα, δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο.

Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης.»

Το εθνικό δίκαιο

8 Κατά το άρθρο 503, παράγραφος 1, του πορτογαλικού αστικού κώδικα:

«Ο έχων την κυριότητα οχήματος χερσαίας κυκλοφορίας και χρησιμοποιών αυτό προς ίδιο συμφέρον, έστω και μέσω προστηθέντος, ευθύνεται για τις ζημίες που οφείλονται σε αναπόσπαστα συνδεόμενους με το όχημα κινδύνους, έστω και όταν αυτό δεν ευρίσκεται σε κίνηση.»

9 Κατά το άρθρο 504, παράγραφος 1, του ίδιου κώδικα:

«Η ευθύνη για τις προκαλούμενες από οχήματα ζημίες υφίσταται έναντι των τρίτων, καθώς και έναντι των μεταφερομένων προσώπων.»

10 Το άρθρο 506 του πορτογαλικού αστικού κώδικα ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Αν από τη σύγκρουση δύο οχημάτων προξενούνται ζημίες σε αμφότερα ή σε ένα εκ των δύο, χωρίς να είναι ένας εκ των οδηγών υπαίτιος για το ατύχημα, η ευθύνη επιμερίζεται κατά την αναλογία κατά την οποία ο συνδεόμενος με έκαστο των οχημάτων κίνδυνος συνέβαλε στις ζημίες· αν οι ζημίες προξενήθηκαν από ένα μόνον των οχημάτων, χωρίς υπαιτιότητα ενός από τους οδηγούς, μόνον ο φέρων την ευθύνη για τις ζημίες αυτές υποχρεούται σε αποζημίωση.

2. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η συμβολή εκάστου οχήματος στις ζημίες, καθώς και η συμβολή της υπαιτιότητας εκάστου οδηγού, λογίζεται ίση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

11 Στις 5 Αυγούστου 2000 το μοτοποδήλατο που οδηγούσε ο M. Carvalho συγκρούστηκε με ελαφρύ όχημα που οδηγούσε ο A. P. Nogueira Teixeira. Ο M. Carvalho υπέστη κρανιοεγκεφαλικό τραυματισμό και νοσηλεύθηκε παραμένοντας σε κατάκλιση πολλούς μήνες. Έκτοτε, αδυνατεί να ασκήσει οποιοδήποτε επάγγελμα.

12 Κατόπιν του ως άνω ατυχήματος, ο M. Carvalho άσκησε αγωγή κατά της Europeia de Seguros, στην οποία ήταν ασφαλισμένος ο A. P. Nogueira Teixeira για την αστική ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Με την ως άνω αγωγή ο M. Carvalho ζητεί αποζημίωση ύψους 154 456,36 ευρώ προς αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας και προς ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστη εξαιτίας του εν λόγω ατυχήματος.

13 Το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι σε κανέναν από τους δύο οδηγούς δεν μπορεί να καταλογισθεί υπαιτιότητα. Επειδή υφίσταται αμφιβολία ως προς τον βαθμό συμβολής των εμπλεκομένων στο ατύχημα οχημάτων στην πρόκληση της ζημίας, έχει εφαρμογή το άρθρο 506, παράγραφος 2, του πορτογαλικού αστικού κώδικα, που επιμερίζει στην περίπτωση αυτή κατ' ισομοιρία την αστική ευθύνη καθενός από τους οδηγούς.

14 Κατά το δικαστήριο αυτό, η ευθύνη του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε τη ζημία περιορίζεται κατ' αναλογία προς τη συμβολή του οχήματος του θύματος στην πρόκληση της εν λόγω ζημίας. Ο περιορισμός της ευθύνης αυτής επιφέρει ανάλογο περιορισμό της αποζημιώσεως που οφείλει στο θύμα η Europeia de Seguros, δυνάμει της ασφαλίσεως αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

15 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το γεγονός ότι ένας οδηγός που είναι θύμα ατυχήματος συνέβαλε ο ίδιος στη ζημία που προκύπτει από τη σύγκρουση δεν αναιρεί την ιδιότητά του ως ζημιωθέντος, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της πρώτης οδηγίας. Επομένως, όσον αφορά την αποζημίωση για σωματικές βλάβες, ο οδηγός που είναι θύμα ατυχήματος χαίρει της καθιερωθείσας με την απόφαση της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ. (Συλλογή 2005, σ. I-5745), προστασίας των θυμάτων από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

16 Βάσει ακριβώς της αρχής αυτής, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι εθνικές νομοθεσίες που παρέχουν τη δυνατότητα μειώσεως ή περιορισμού της αποζημιώσεως των θυμάτων ατυχήματος οδικής κυκλοφορίας με την αιτιολογία ότι αυτά συνέβαλαν στη ζημία που υπέστησαν είναι αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης, καθόσον καθιστούν άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας.

17 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ειδικότερα ότι το Δικαστήριο δέχεται μεν ότι η αστική ευθύνη αποτελεί τομέα που ανήκει στη σφαίρα αρμοδιότητας των κρατών μελών, διευκρινίζοντας όμως ότι τα ως άνω κράτη οφείλουν να ασκούν την αρμοδιότητά τους αυτή κατά τρόπο συνάδοντα προς το δίκαιο της Ένωσης, το οποίο επιτρέπει τη μείωση της αποζημιώσεως που οφείλεται στο θύμα από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων οχημάτων μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και βάσει εξατομικευμένης εκτιμήσεως.

18 Λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία αυτή του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες επί της συμφωνίας του εφαρμοστέου στη διαφορά της κύριας δίκης συστήματος αστικής ευθύνης προς τις ανωτέρω διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.

19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal da Relação do Porto αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Σε περίπτωση συγκρούσεως οχημάτων, για την οποία δεν δύναται να καταλογισθεί υπαιτιότητα σε κάποιον από τους οδηγούς και από την οποία προκύπτουν σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες ενός από τους οδηγούς (του ζημιωθέντος, ο οποίος αξιώνει αποζημίωση), αντιβαίνει η θέσπιση επιμερισμού της ευθύνης εκ διακινδυνεύσεως (άρθρο 506, παράγραφοι 1 και 2, του αστικού κώδικα), με άμεση αντανάκλαση επί του ύψους της αποζημιώσεως που θα επιδικασθεί στον ζημιωθέντα για την περιουσιακή ζημία και την ηθική βλάβη που προκύπτει από τις σωματικές βλάβες που υπέστη (εφόσον ο επιμερισμός αυτός της ευθύνης εκ διακινδυνεύσεως συνεπάγεται αντίστοιχη μείωση του ύψους της αποζημιώσεως) προς το κοινοτικό δίκαιο, και ειδικότερα προς τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας […], 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας […] και 1 της τρίτης οδηγίας […], σύμφωνα με την ερμηνεία που έχει δώσει στις διατάξεις αυτές το Δικαστήριο […];»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

20 Με το ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικής ρυθμίσεως η οποία προβλέπει ότι, όταν λόγω συγκρούσεως μεταξύ δύο οχημάτων έχει προκληθεί ζημία χωρίς να μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος κάποιος από τους οδηγούς, η ευθύνη για την εν λόγω ζημία επιμερίζεται κατ' αναλογία προς τον βαθμό συμβολής κάθε οχήματος στην πρόκλησή της και η οποία, σε περίπτωση αμφιβολίας επί του ζητήματος αυτού, επιμερίζει κατ' ισομοιρία τον εν λόγω βαθμό συμβολής.

21 Η Πορτογαλική Κυβέρνηση εκθέτει ότι, δυνάμει των άρθρων 483 και 499 του πορτογαλικού αστικού κώδικα, το δικαίωμα αποζημιώσεως του θύματος βρίσκεται σε άμεση και αναλογική σχέση προς την αστική ευθύνη που προσδιορίζεται βάσει του άρθρου 506 του εν λόγω κώδικα.

22 Η Γερμανική, η Ιταλική και η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι τόσο από το αντικείμενο όσο και από το γράμμα της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι αυτές δεν αποσκοπούν στην εναρμόνιση των συστημάτων αστικής ευθύνης των κρατών μελών. Ο σκοπός του νομοθέτη της Ενώσεως ήταν να ρυθμίσει την έκταση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων και όχι το σύστημα αστικής ευθύνης που ισχύει σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκονται αυτοκίνητα.

23 Επομένως, η συμφωνία προς το δίκαιο της Ένωσης των προβλεπόμενων από το εθνικό δίκαιο κριτηρίων καταλογισμού της αστικής ευθύνης λόγω προκλήσεως ζημίας δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας. Επιπλέον, η εφαρμογή των οδηγιών αυτών προϋποθέτει ότι το αφορών τον προσδιορισμό της εκτάσεως της προς αποκατάσταση ζημίας ζήτημα έχει ήδη επιλυθεί από τη νομοθεσία περί αστικής ευθύνης.

24 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι από τα προοίμια της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές σκοπούν να διασφαλίσουν, αφενός, την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως εντός του εδάφους της Ένωσης όσο και των ατόμων που επιβαίνουν σ' αυτά και, αφετέρου, σε περίπτωση προκλήσεως ατυχήματος με τέτοια οχήματα, την ενιαία μεταχείριση του θύματος, ανεξαρτήτως του τόπου επελεύσεως του ατυχήματος εντός της Ενώσεως (αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 13, καθώς και της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψη 24).

25 Προς τούτο, η πρώτη οδηγία, όπως προκύπτει από την όγδοη αιτιολογική της σκέψη, καθιέρωσε ένα σύστημα βασιζόμενο στο τεκμήριο ότι τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος της Ένωσης καλύπτονται από ασφάλιση. Έτσι, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους να καλύπτεται από ασφάλιση (απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, προαναφερθείσα, σκέψη 25).

26 Στην αρχική του διατύπωση, το άρθρο αυτό κατέλειπε πάντως στα κράτη μέλη το καθήκον να καθορίσουν τις καλυπτόμενες ζημίες καθώς και τις λεπτομέρειες της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων. Για τον περιορισμό των υφισταμένων αποκλίσεων ως προς την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών, όπως εκθέτει η τρίτη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας, το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής επέβαλε, όσον αφορά την αστική ευθύνη, την υποχρεωτική κάλυψη των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών, μέχρις ορισμένου ποσού, το δε άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας επεξέτεινε την υποχρέωση αυτή στην κάλυψη των σωματικών βλαβών όλων των επιβατών πλην του οδηγού (απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, προαναφερθείσα, σκέψη 26).

27 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, επιβάλλει συνεπώς στα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους θα καλύπτεται από ασφάλιση και προσδιορίζει, ιδίως, τα είδη ζημιών και τους τρίτους, θύματα ατυχήματος, που η ασφάλιση αυτή πρέπει να καλύπτει (απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, προαναφερθείσα, σκέψη 27).

28 Το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί επί των συνεπειών που συνεπάγεται η υποχρέωση αυτή όσον αφορά την αποζημίωση, από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων, για τις ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους, στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου.

29 Έτσι, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων, τον οποίον τονίζουν κατ' επανάληψη οι ως άνω οδηγίες, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας εμποδίζει τον ασφαλιστή της αστικής ευθύνης να επικαλείται νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες για να αρνηθεί να αποζημιώσει τρίτους θύματα ατυχήματος το οποίο προκλήθηκε από το ασφαλισμένο αυτοκίνητο (βλ. επ' αυτού προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 20, καθώς και Candolin κ.λπ., σκέψη 18).

30 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 την κάλυψη από την ασφάλιση αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων των ζημιών που προκαλούνται στους τρίτους λόγω της χρησιμοποιήσεως ή της οδηγήσεως του ασφαλισμένου οχήματος από άτομα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγηση του οχήματος, από άτομα που δεν έχουν άδεια οδηγήσεως ή από άτομα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις εκ του νόμου τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις οι οποίες επιβάλλονται σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του αυτοκινήτου (προαναφερθείσες αποφάσεις Ruiz Bernáldez, σκέψη 21, καθώς και Candolin κ.λπ., σκέψη 19).

31 Πρέπει ωστόσο να υπομνησθεί ότι η υποχρέωση ασφαλιστικής καλύψεως της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων για ζημίες σε βάρος τρίτων διαφέρει από την έκταση της αποζημιώσεως των τελευταίων βάσει της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου. Πράγματι, ενώ η πρώτη προσδιορίζεται και εξασφαλίζεται από την κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης, η δεύτερη διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο (βλ. επ' αυτού, απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell, Συλλογή 2007, σ. I-3067, σκέψη 32).

32 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι από το αντικείμενο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας και από το γράμμα τους προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές δεν έχουν σκοπό να εναρμονίσουν τα συστήματα αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη αυτά εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο σύστημα αστικής ευθύνης στα ατυχήματα που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων (προαναφερθείσες αποφάσεις, Candolin κ.λπ, σκέψη 24, καθώς και Farrell, σκέψη 33).

33 Πράγματι, από το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν θέλησε να προσδιορίσει ειδικότερα το είδος της αστικής ευθύνης, λόγω πταίσματος ή εκ διακινδυνεύσεως, σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων, που πρέπει να καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση.

34 Εντούτοις, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο αστική ευθύνη θα συνεπάγεται ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις των ανωτέρω τριών οδηγιών (προαναφερθείσα απόφαση, Farrell, σκέψη 33).

35 Επιπλέον, όσον αφορά τη ρύθμιση περί αστικής ευθύνης, το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης και, ειδικότερα, των άρθρων 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας (προαναφερθείσες αποφάσεις, Candolin κ.λπ., σκέψη 27, καθώς και Farrell, σκέψη 34).

36 Κατά συνέπεια, οι εθνικοί κανόνες του δικαίου περί αστικής ευθύνης που διέπουν την αποζημίωση λόγω αυτοκινητιστικού ατυχήματος δεν μπορούν να καθιστούν τα άρθρα αυτά άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας (προαναφερθείσες αποφάσεις, Candolin κ.λπ., σκέψη 28, καθώς και Farrell, σκέψη 34).

37 Τούτο θα συνέβαινε αν η ευθύνη του θύματος για τις ζημίες που υπέστη, όπως αυτή απορρέει από τη σύμφωνα με την εθνική ρύθμιση περί αστικής ευθύνης εκτίμηση της συμβολής του στην πρόκληση των εν λόγω ζημιών, είχε ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό ή τον υπέρμετρο περιορισμό του δικαιώματός του αποζημιώσεως από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων για τις ζημίες για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο ασφαλισμένος.

38 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι εθνική ρύθμιση η οποία βασίζεται σε γενικά και αφηρημένα κριτήρια δεν μπορεί να στερεί τον επιβάτη του δικαιώματος αποζημιώσεως από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων ή να περιορίζει υπέρμετρα το δικαίωμα αυτό με μόνη αιτιολογία ότι ο επιβάτης συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας αυτής. Μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις μπορεί να περιορίζεται η έκταση της αποζημιώσεως βάσει εξατομικευμένης εκτιμήσεως και τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης με τρόπο σύμφωνο προς την αρχή της αναλογικότητας (προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ., σκέψεις 30, καθώς και Farrell, σκέψη 35).

39 Εν προκειμένω, η υπόθεση της κύριας δίκης αφορά την αποζημίωση λόγω αστικής ευθύνης, για τις ζημίες που υπέστη ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος από σύγκρουση μεταξύ του οχήματος αυτού και άλλου οχήματος ελλείψει υπαιτιότητας των εμπλεκομένων οδηγών. Σε αντίθεση με τα πραγματικά περιστατικά που έδωσαν λαβή για τις προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ. και Farrell, η μείωση της αποζημιώσεως για ζημίες που υφίσταται ο οδηγός απορρέει όχι από περιορισμό της καλύψεως της αστικής ευθύνης από ασφάλιση, αλλά από περιορισμό της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου, δυνάμει του εφαρμοστέου συστήματος αστικής ευθύνης.

40 Πράγματι, κατά το άρθρο 506, παράγραφος 1, του πορτογαλικού αστικού κώδικα, όταν σύγκρουση μεταξύ δύο οχημάτων προκαλεί ζημίες χωρίς να διαπιστώνεται υπαιτιότητα των εμπλεκομένων οδηγών, η αστική ευθύνη των τελευταίων επιμερίζεται κατ' αναλογία προς τη συμβολή καθενός των οχημάτων στην πρόκληση των εν

λόγω ζημιών. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς τον βαθμό συμβολής των οχημάτων στην πρόκληση της ζημίας, η παράγραφος 2 του ως άνω άρθρου προβλέπει ότι αυτά συνέβαλαν εξίσου στη ζημία.

41 Με άλλα λόγια, η εφαρμοστέα στη διαφορά της κύριας δίκης εθνική νομοθεσία αποσκοπεί στον επιμερισμό της αστικής ευθύνης για ζημίες προκαλούμενες από σύγκρουση μεταξύ δύο οχημάτων όταν δεν υφίσταται υπαιτιότητα κάποιου από τους εμπλεκόμενους οδηγούς.

42 Όπως σημείωσε η Πορτογαλική Κυβέρνηση, ο εν λόγω επιμερισμός της ευθύνης προσδιορίζει την αποζημίωση που οφείλει καθένας από τους οδηγούς, στο πλαίσιο της αστικής τους ευθύνης, για ζημίες εξαιτίας της συγκρούσεως.

43 Σε αντίθεση με τις νομικές ρυθμίσεις στο πλαίσιο των οποίων εκδόθηκαν οι προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ. και Farrell, το άρθρο 506 του πορτογαλικού αστικού κώδικα δεν έχει ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό ή τον υπέρμετρο περιορισμό του δικαιώματος των θυμάτων, εν προκειμένω του δικαιώματος του οδηγού οχήματος ο οποίος υπέστη σωματικές βλάβες εξαιτίας συγκρούσεως με άλλο όχημα να λάβει αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων. Πράγματι, η διάταξη αυτή απλώς προβλέπει ότι η αστική ευθύνη επιμερίζεται κατ' αναλογία προς τη συμβολή καθενός των οχημάτων στην πρόκληση της ζημίας, πράγμα το οποίο επηρεάζει, κατά συνέπεια, το ύψος της αποζημιώσεως.

44 Επομένως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η διάταξη αυτή δεν θίγει την εγγύηση, την οποία προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης, ότι η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο αστική ευθύνη θα συνεπάγεται ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις των τριών προαναφερθεισών οδηγιών.

45 Το ως άνω συμπέρασμα επιρρωννύεται εξάλλου από το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας, που προστέθηκε σε αυτήν με την οδηγία 2005/14, το οποίο περιλαμβάνει παραπομπή στο εθνικό αστικό δίκαιο όσον αφορά την κάλυψη των σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών που υφίστανται πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι χρήστες των δρόμων που μετακινούνται χωρίς να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα. Δεδομένου ότι η διάταξη αυτή προβλέπει ότι οι σχετικές ζημίες καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων καθόσον οι ζημιωθέντες δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, η εφαρμοστέα ρύθμιση δεν μπορεί να είναι διαφορετική όσον αφορά τον οδηγό οχήματος όταν αυτός είναι ταυτόχρονα θύμα και συνυπεύθυνος για τις σωματικές βλάβες που υπέστη κατόπιν ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται και άλλο όχημα. Συναφώς, από το άρθρο 12 της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ακόμη ότι η κάλυψη από την υποχρεωτική ασφάλιση των ζημιών που προκαλούνται σε ειδικές κατηγορίες θυμάτων, ιδίως στους χρήστες των δρόμων που μετακινούνται χωρίς να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα, καθώς και στους επιβάτες, δεν προδικάζει ούτε την ευθύνη ούτε το ύψος της αποζημιώσεως για τις εν λόγω ζημίες.

46 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι δεν εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικής ρυθμίσεως η οποία, σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ δύο οχημάτων που προκάλεσε ζημίες χωρίς να διαπιστώνεται υπαιτιότητα των οδηγών, επιμερίζει την ευθύνη όσον αφορά τις εν λόγω ζημίες κατ' αναλογία προς τον βαθμό συμβολής καθενός των οχημάτων στην πρόκλησή της και, σε περίπτωση αμφιβολίας επί του ζητήματος αυτού, προβλέπει ότι αυτά συνέβαλαν εξίσου στη ζημία.

Επί των δικαστικών εξόδων

47 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος 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 (δεύτερο τμήμα) αποφαίνεται:

Τα άρθρα 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, 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 αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, έχουν την έννοια ότι δεν εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικής ρυθμίσεως η οποία, σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ δύο οχημάτων που προκάλεσε ζημίες χωρίς να διαπιστώνεται υπαιτιότητα των οδηγών, επιμερίζει την ευθύνη όσον αφορά τις εν λόγω ζημίες κατ' αναλογία προς τον βαθμό συμβολής καθενός των οχημάτων στην πρόκλησή της και, σε περίπτωση αμφιβολίας επί του ζητήματος αυτού, προβλέπει ότι αυτά συνέβαλαν εξίσου στη ζημία.

(υπογραφές)