ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 14ης Σεπτεμβρίου 2000 *

Στην υπόθεση C-348/98,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Tribunal da Comarca de Setúbal (Πορτογαλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Vitor Manuel Mendes Ferreira και Maria Clara Delgado Correia Ferreira

και

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17), και της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33),

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. A. O. Edward, πρόεδρο τμήματος, L. Sevón (εισηγητή), P. J. G. Kapteyn, P. Jann και H. Ragnemalm, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Γ. Κοσμάς
γραμματέας: R. Grass

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— οι Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, εκπροσωπούμενοι από τον M. H. Macau Ferreira, δικηγόρο Montemor-o-Novo,

— η Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, εκπροσωπούμενη από τον J. Geraldes, δικηγόρο Λισσαβώνας,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον καθηγητή U. Leanza, προϊστάμενο της υπηρεσίας διπλωματικών διαφορών του ιταλικού Υπουργείου Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον O. Fiumara, avvocato dello Stato,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον A. Caeiro, κύριο νομικό σύμβουλο, τη C. Tufvesson, νομικό σύμβουλο, και τον F. de Sousa Fialho, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Οκτωβρίου 1999,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 15ης Ιουλίου 1998, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Σεπτεμβρίου 1998, το Tribunal da Comarca de Setúbal υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), επτά προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1984, L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία), και της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, του Mendes Ferreira και της Delgado Correia Ferreira και, αφετέρου, της ασφαλιστικής εταιρίας Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (στο εξής: Mundial Confiança) σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν σε αυτοκινητιστικό ατύχημα.

Το κοινοτικό νομικό πλαίσιο

3 Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία):

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

4 Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας ορίζει:

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

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

— 350 000 ECU για τις σωματικές βλάβες όταν υπάρχει ένα μόνο θύμα· όταν υπάρχουν περισσότερα θύματα, στο ίδιο ατύχημα, το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των θυμάτων,

— 100 000 ECU κατά ατύχημα για τις υλικές ζημίες ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

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

5 Το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας προβλέπει:

«Τα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την ασφάλιση του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεν μπορούν να αποκλειστούν, λόγω του δεσμού συγγενείας, από το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες τους.»

6 Σύμφωνα με το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με το παράρτημα I, μέρος IX, ΣΤ, υπό τον τίτλο «Ασφάλειες», της πράξεως για τους όρους προσχωρήσεως του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας και για τις προσαρμογές των Συνθηκών (ΕΕ 1985, L 302, σ. 23, 218, στο εξής: Πράξη Προσχωρήσεως):

«1. Τα κράτη μέλη τροποποιούν τις εθνικές τους διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1987 (...)

2. Οι διατάξεις που τροποποιούνται κατ' αυτό τον τρόπο εφαρμόζονται το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1988.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2:

α) το Βασίλειο της Ισπανίας, η Ελληνική Δημοκρατία και η Πορτογαλική Δημοκρατία διαθέτουν προθεσμία μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να αυξήσουν τα ποσά εγγύησης μέχρι τα ποσά που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2. Εάν κάνουν χρήση του δικαιώματος αυτού, τα ποσά εγγύησης πρέπει να φθάνουν τα εξής ποσοστά, σε σχέση με τα ποσά που προβλέπονται στο προαναφερόμενο άρθρο:

— ποσοστό μεγαλύτερο από 16 %, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1988,

— ποσοστό 31 %, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1992·

(...)».

7 Σύμφωνα με το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας, «η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.»

8 Η τρίτη οδηγία προβλέπει στο άρθρο 6:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1992. (...)

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1:

— η Ελληνική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Ισπανίας και η Πορτογαλική Δημοκρατία έχουν προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να συμμορφωθούν με τα άρθρα 1 και 2,

(...)».

Η διαφορά της κύριας δίκης και το εθνικό νομικό πλαίσιο

9 Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι, στις 12 Φεβρουαρίου 1995, συνέβη αυτοκινητικό ατύχημα στο οποίο είχε εμπλακεί αυτοκίνητο όχημα ανήκον στον Mendes Ferreira, οδηγούμενο από ένα τέκνο του Mendes Ferreira, στο οποίο όχημα επέβαινε ένα άλλο τέκνο του, ηλικίας 12 ετών, το οποίο τραυματίστηκε θανάσιμα. Ουδέν άλλο όχημα είχε εμπλακεί στο ατύχημα. Στη διάταξη περί παραπομπής διευκρινίζεται ότι ο οδηγός του οχήματος σε ουδέν πταίσμα υπέπεσε.

10 Με σύμβαση ασφαλίσεως, ο Mendes Ferreira είχε μεταθέσει στη Mundial Confiança την αστική ευθύνη σχετικά με την οδήγηση του εν λόγω οχήματος.

11 Ο Mendes Ferreira και η σύζυγός του προσέφυγαν στο παραπέμπον δικαστήριο με αίτημα να υποχρεωθεί η Mundial Confiança να τους καταβάλει αποζημίωση προς αποκατάσταση της ζημίας. Η τελευταία αντιτίθεται στο αίτημα αυτό για τον λόγο ότι το ισχύον κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών πορτογαλικό δίκαιο απέκλειε κάθε υποχρέωση αποζημιώσεως.

12 Συναφώς, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι το άρθρο 504, παράγραφος 2, του πορτογαλικού αστικού κώδικα, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, προέβλεπε ότι, σε περίπτωση δωρεάν μεταφοράς, ο μεταφορέας έφερε κατά τρόπο γενικό ευθύνη μόνο για τις προκαλούμενες εκ πταίσματός του ζημίες. Η διάταξη αυτή ερμηνεύονταν γενικώς από τα πορτογαλικά δικαστήρια ως έχουσα την έννοια ότι ο δωρεάν μεταφερόμενος επιβάτης έπρεπε να αποδείξει το πταίσμα του οδηγού του οχήματος για να τύχει αποζημιώσεως.

13 Κατά το παραπέμπον δικαστήριο, για να προσαρμοστεί το εθνικό δίκαιο προς την τρίτη οδηγία και, ειδικότερα, προς το άρθρο 1, το άρθρο 504 του πορτογαλικού αστικού κώδικα τροποποιήθηκε με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 14/96, της 6ης Μαρτίου 1996, το οποίο προβλέπει έκτοτε, στην παράγραφο 3, τη δυνατότητα να συντρέχει αστική ευθύνη επίσης υπέρ των δωρεάν μεταφερομένων επιβατών, περιορίζοντας εντούτοις την ευθύνη αυτή μόνο στις σωματικές βλάβες.

14 Το παραπέμπον δικαστήριο επισημαίνει επιπλέον ότι, έστω και αν η ισχύουσα κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης πορτογαλική νομοθεσία αναγνώριζε, σε περίπτωση ευθύνης λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου, το δικαίωμα αποζημιώσεως του δωρεάν μεταφερόμενου επιβάτη, εντούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 508, παράγραφος 1, του πορτογαλικού αστικού κώδικα, το ανώτατο ποσό αποζημιώσεως του θύματος αυτοκινητικού ατυχήματος, ελλείψει οποιουδήποτε πταίσματος του υπευθύνου, αντιστοιχούσε στο διπλάσιο του ποσού για το οποίο είναι αρμόδια τα δευτεροβάθμια πορτογαλικά δικαστήρια. Δεδομένου ότι το ποσό αυτό, το οποίο καθορίστηκε το 1987 και δεν τροποποιήθηκε έκτοτε, ανέρχεται σε 2 000 000 PTE, το ανώτατο ποσό αποζημιώσεως ελλείψει πταίσματος είναι 4 000 000 PTE.

15 Το εν λόγω δικαστήριο διερωτάται αν, λαμβανομένων υπόψη των άρθρων 1, παράγραφος 2, και 5, παράγραφος 3, της δεύτερης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την Πράξη Προσχωρήσεως, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν για την αποζημίωση των θυμάτων ατυχήματος, κατά το οποίο ο υπεύθυνος οδηγός σε ουδέν πταίσμα υπέπεσε, ανώτατα όρια που είναι κατώτερα από τα ελάχιστα όρια του υποχρεωτικώς ασφαλισμένου κεφαλαίου που επιβάλλει η δεύτερη οδηγία. Πράγματι, η δεύτερη οδηγία δεν διακρίνει μεταξύ της αστικής ευθύνης που βασίζεται στο

πταίσμα του οδηγού και εκείνης που βασίζεται στην επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου.

16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal da Comarca de Setúbal αποφάσισε να αναβάλει την έκδοση οριστικής αποφάσεως και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Το άρθρο 3 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ επιβάλλει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης, που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, τις σωματικές βλάβες που προξενούνται στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος, ακόμα και όταν αυτά τα μέλη της οικογενείας μεταφέρονται δωρεάν και όταν υφίσταται μόνον αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου, χωρίς να συντρέχει πταίσμα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να αποκλείει σε τέτοιες περιπτώσεις τη χορήγηση οποιασδήποτε αποζημιώσεως;

2) Τα ελάχιστα ποσά υποχρεωτικής ασφαλίσεως που καθορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 84/5 ισχύουν επίσης στις καταστάσεις όπου υφίσταται αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου, χωρίς να συντρέχει πταίσμα, ή ένα κράτος μέλος μπορεί να θεσμοθετήσει υπό την έννοια ότι, όταν δεν συντρέχει πταίσμα του οδηγού του οχήματος από το οποίο προκλήθηκε το ατύχημα, τα ανώτατα όρια της καταβλητέας αποζημιώσεως θα είναι κατώτερα αυτών των ελάχιστων ποσών;

3) Το εθνικό δικαστήριο οφείλει να ερμηνεύει το εσωτερικό του δίκαιο κατά τρόπο ώστε να το καθιστά σύμφωνο προς τις διατάξεις μιας οδηγίας, είτε σε περίπτωση πλημμελούς μεταφοράς της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη είτε σε περίπτωση διατηρήσεως σε ισχύ υφισταμένων κανόνων του εσωτερικού δικαίου;

4) Το εθνικό δικαστήριο οφείλει να ερμηνεύει το εσωτερικό του δίκαιο κατά τρόπο ώστε να το καθιστά σύμφωνο προς τις διατάξεις μιας οδηγίας, ακόμη και όταν η

ερμηνεία αυτή είναι αντίθετη προς την έννοια και το περιεχόμενο των κανόνων του εσωτερικού του δικαίου όπως αυτοί νοούνται γενικώς, ή όταν τέτοια ερμηνεία είναι σύμφωνη προς τις προθέσεις του εθνικού νομοθέτη ο οποίος, όμως, δεν κατόρθωσε να τις υλοποιήσει στο κείμενο του νόμου;

5) Το εθνικό δικαστήριο οφείλει να προβεί σε ερμηνεία σύμφωνη προς τις διατάξεις της κοινοτικής οδηγίας ακόμη και στο πλαίσιο διαφοράς στην οποία εμπλέκονται μόνον ιδιώτες;

6) Το εθνικό δικαστήριο οφείλει να προβεί σε ερμηνεία του εσωτερικού του δικαίου σύμφωνη με τις διατάξεις του άρθρου 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, ακόμη και σε περίπτωση ατυχήματος που συνέβη πριν την παρέλευση της προθεσμίας που έχει τεθεί στο οικείο κράτος μέλος για τη μεταφορά του εν λόγω κανόνα στο εσωτερικό του δίκαιο;

7) Στην περίπτωση κατά την οποία δεν θα ήταν δυνατή η ερμηνεία του εσωτερικού δικαίου κατά τρόπο ώστε να καταστεί σύμφωνο προς τις διατάξεις μιας οδηγίας, η υπεροχή του κοινοτικού δικαίου υποχρεώνει το εθνικό δικαστήριο να αποκλείσει την εφαρμογή των κανόνων του εσωτερικού δικαίου που δεν είναι συμβατοί προς την οδηγία, ακόμη και όταν πρόκειται για διαφορά στην οποία εμπλέκονται μόνον ιδιώτες;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

17 Με το πρώτο ερώτημά του, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας επιβάλλει η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων να καλύπτει τις σωματικές βλάβες που προξενούνται στα δωρεάν μεταφερόμενα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου που φέρει επί ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση

(στο εξής: μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού) ανεξαρτήτως του αν συντρέχει πταίσμα του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα.

18 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης υποστηρίζουν ότι τα άρθρα 3 της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας προβλέπουν την αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου όσον αφορά την προστασία των δωρεάν μεταφερόμενων προσώπων και των μελών της οικογενείας του οδηγού. Οι διατάξεις αυτές έχουν άμεσο αποτέλεσμα και υπερέχουν του εθνικού δικαίου.

19 Η Mundial Confiança υποστηρίζει ότι το παραπέμπον δικαστήριο υπέπεσε σε σύγχυση μεταξύ του καθεστώτος υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, στο οποίο αναφέρονται οι διάφορες οδηγίες, και του καθεστώτος ιδιωτικού δικαίου της αστικής ευθύνης, το οποίο δεν αποτέλεσε αντικείμενο καμίας προσεγγίσεως των νομοθεσιών. Το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας έχει ως μοναδικό στόχο να αναγκάσει τα κράτη μέλη να εξαλείψουν μια, κρινόμενη ως άδικη, άνιση μεταχείριση στον τομέα των εθνικών νομοθεσιών σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, όπως συνάγεται από τις αιτιολογικές σκέψεις της εν λόγω οδηγίας.

20 Δεδομένου ότι η νέα πορτογαλική κανονιστική ρύθμιση περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, ήτοι το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 522/85, της 31ης Δεκεμβρίου 1985, δεν προβλέπει πλέον τον αποκλεισμό των μελών της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού που υφίστατο στην προϊσχύσασα νομοθεσία, η Πορτογαλική Δημοκρατία μετέφερε ορθά στην εσωτερική έννομη τάξη τις διατάξεις του άρθρου 3 της δεύτερης οδηγίας κατά την προσχώρησή της στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες.

21 Η Ιταλική Κυβέρνηση προβάλλει ότι από το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι, όσον αφορά τις σωματικές βλάβες, τα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού δεν μπορούν να αποκλειστούν από την εγγύηση της ασφαλίσεως λόγω του δεσμού συγγενείας, είτε επέβαιναν του οχήματος είτε όχι. Επισημαίνει επιπλέον, όπως και η Επιτροπή, ότι οι τρεις οδηγίες περί ασφαλίσεως

της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων ουδόλως αναφέρονται στην ύπαρξη ή την έλλειψη πταίσματος του οδηγού, μη προβαίνοντας σε καμία διάκριση μεταξύ της ευθύνης λόγω πταίσματος και της ευθύνης λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.

22 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, αν το ισχύον εθνικό δίκαιο επιβάλλει την κάλυψη επιβάτη ο οποίος δεν είναι μέλος της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος, το εν λόγω άρθρο συνεπάγεται ότι κάθε νομοθετική διάταξη ή συμβατικός όρος που αποκλείει από την ίδια προστασία μέλος της οικογενείας το οποίο τραυματίστηκε σε αυτοκινητιστικό ατύχημα πρέπει να μην εφαρμόζεται. Απεναντίας, αν το εθνικό δίκαιο δεν επιβάλλει την κάλυψη των επιβατών, το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας δεν προβλέπει την κάλυψη των μελών της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού.

23 Συναφώς, διαπιστώνεται κατ' αρχάς ότι από το αντικείμενο των τριών οδηγιών περί ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καθώς και από τη διατύπωσή τους προκύπτει ότι οι εν λόγω οδηγίες δεν αποσκοπούν στην εναρμόνιση των καθεστώτων αστικής ευθύνης των κρατών μελών.

24 Πράγματι, όπως διαπίστωσε ήδη το Δικαστήριο με την απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez (Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψεις 13 έως 16), από τα προοίμια των επίμαχων οδηγιών προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές σκοπούν να διασφαλίσουν, αφενός, την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως εντός του εδάφους της Κοινότητας όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτά και, αφετέρου, σε περίπτωση προκλήσεως ατυχήματος με τέτοια οχήματα, την παρόμοια μεταχείριση του θύματος, ανεξαρτήτως του τόπου επελεύσεως του ατυχήματος στο εσωτερικό της Κοινότητας (βλ., ειδικότερα, την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας και την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας).

25 Προς τον σκοπό αυτό, η πρώτη οδηγία καθιέρωσε ένα σύστημα βασιζόμενο στο τεκμήριο ότι τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος της Κοινότητας καλύ-

πτονται από ασφάλιση (όγδοη αιτιολογική σκέψη). Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προβλέπει επομένως 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.

26 Στην αρχική του διατύπωση, το άρθρο αυτό άφηνε πάντως στα κράτη μέλη τη φροντίδα να καθορίσουν τις καλυπτόμενες ζημίες καθώς και τις λεπτομέρειες της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης. Για τον περιορισμό των υφισταμένων αποκλίσεων ως προς την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών (τρίτη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας), το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας επέβαλε, όσον αφορά την αστική ευθύνη, την υποχρεωτική κάλυψη των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών, μέχρις ορισμένου ποσού, και το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας διευκρίνισε, όσον αφορά τις σωματικές βλάβες, ότι τα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού δεν μπορούν να αποκλειστούν από την κάλυψη λόγω του δεσμού συγγενείας. Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας επεξέτεινε την υποχρέωση αυτή στην κάλυψη των σωματικών βλαβών όλων των επιβατών, πλην του οδηγού.

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 καλύπτεται από ασφάλιση και προσδιορίζει, ιδίως, τα είδη ζημιών και τους τρίτους, θύματα ατυχήματος, που η ασφάλιση αυτή πρέπει να καλύπτει. Απεναντίας, η διάταξη αυτή δεν καθορίζει το είδος της αστικής ευθύνης, λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου ή λόγω πταίσματος, που πρέπει να καλύπτει η ασφάλιση.

28 Ελλείψει κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως καθορίζουσας το είδος της προκύπτουσας από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων αστικής ευθύνης που πρέπει να καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση, η επιλογή του καθεστώτος αστικής ευθύνης που εφαρμόζεται στα αυτοκινητικά ατυχήματα εμπίπτει, κατ' αρχήν, στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

29 Κατά συνέπεια, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να καθορίζουν το καθεστώς της αστικής ευθύνης που ισχύει για τα αυτοκινητικά ατυχήματα, αλλά είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι η ισχύουσα κατά το εθνικό τους δίκαιο αστική ευθύνη καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με τις διατάξεις των τριών ανωτέρω οδηγιών.

30 Εν συνεχεία, όσον αφορά την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού, το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας προβλέπει ότι αυτά δεν μπορούν να αποκλειστούν, λόγω του δεσμού συγγενείας, από την ασφάλιση για τις σωματικές βλάβες τους. Από την ένατη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι ο σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να διασφαλιστεί στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού προστασία ανάλογη προς αυτή των τρίτων θυμάτων, όσον αφορά τις σωματικές βλάβες.

31 Κατά συνέπεια, οι τρίτοι, θύματα ατυχήματος, δεν μπορούν να αποκλειστούν από την υποχρεωτική ασφάλιση όσον αφορά την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων για τον μοναδικό λόγο ότι είναι μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού. Η υποχρεωτική ασφάλιση σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει συνεπώς να επιτρέπει στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού που υπήρξαν θύματα αυτοκινητικού ατυχήματος να τυγχάνουν αποζημιώσεως λόγω σωματικών βλαβών υπό τις ίδιες συνθήκες με τους λοιπούς τρίτους, θύματα τέτοιου ατυχήματος.

32 Κατά συνέπεια, αν το εθνικό δίκαιο κράτους μέλους επιβάλλει την υποχρεωτική κάλυψη των σωματικών βλαβών που προξενούνται στους τρίτους επιβαίνοντες οι οποίοι μεταφέρονται δωρεάν, ανεξαρτήτως πταίσματος του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα, πρέπει να επιβάλει την ίδια κάλυψη των σωματικών βλαβών που προξενούνται στους επιβάτες μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού. Απεναντίας, αν το εθνικό δίκαιο του εν λόγω κράτους μέλους δεν επιβάλλει τέτοια κάλυψη των σωματικών βλαβών που προξενούνται στους τρίτους επιβαίνοντες, το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας δεν το υποχρεώνει να την επιβάλει

για τις σωματικές βλάβες που προξενούνται στους επιβάτες μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού.

33 Επισημαίνεται επιπλέον ότι το ατύχημα που δημιούργησε τη διαφορά της κύριας δίκης συνέβη στις 12 Φεβρουαρίου 1995, δηλαδή πριν από την εκπνοή της ταχθείσας στην Πορτογαλική Δημοκρατία προθεσμίας για τη μεταφορά της τρίτης οδηγίας, ήτοι πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1995. Οι ιδιώτες δεν μπορούν συνεπώς να επικαλεστούν την εν λόγω οδηγία ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων (βλ. απόφαση της 3ης Μαρτίου 1994, C-316/93, Vaneetveld, Συλλογή 1994, σ. I-763, σκέψη 16).

34 Πρέπει πάντως να υπομνησθεί ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας επεξέτεινε μεν την υποχρεωτική κάλυψη η οποία επιβάλλεται από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη οδηγία, στις σωματικές βλάβες που προξενούνται στους επιβάτες πλην του οδηγού, από τις σκέψεις 27 έως 29 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει όμως ότι δεν προσδιορίζει το είδος της αστικής ευθύνης που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινητικών ατυχημάτων.

35 Στο πρώτο ερώτημα πρέπει επομένως να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας επιβάλλει η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων να καλύπτει τις σωματικές βλάβες που προξενούνται στους επιβάτες μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού, οι οποίοι μεταφέρονται δωρεάν, ανεξαρτήτως πταίσματος του οδηγού του οχήματος που προξένησε το ατύχημα, μόνον αν το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους επιβάλλει τέτοια κάλυψη των σωματικών βλαβών που προξενούνται υπό τις ίδιες συνθήκες στους λοιπούς τρίτους επιβαίνοντες.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

36 Με το δεύτερο ερώτημά του, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 5, παράγραφος 3, της δεύτερης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την Πράξη Προσχωρήσεως, απαγορεύουν σε εθνική νομοθεσία που προβλέπει ανώτατα ποσά αποζημιώσεως τα οποία είναι κατώτερα από τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που ορίζουν οι διατάξεις αυτές όταν, εφόσον δεν συντρέχει πταίσμα του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα, υφίσταται μόνον αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.

37 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης και η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που καθορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας ισχύουν για τις περιπτώσεις όπου στοιχειοθετείται αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου και ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν τη δυνατότητα να προβλέψουν ανώτατα όρια αποζημιώσεως τα οποία είναι κατώτερα από τα εν λόγω ελάχιστα ποσά. Η Ιταλική Κυβέρνηση προσθέτει ότι, όσον αφορά τα ελάχιστα ποσά, δεν υφίσταται διαφορά μεταξύ της ευθύνης λόγω πταίσματος και της ευθύνης λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.

38 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ουδεμία από τις τρεις οδηγίες λαμβάνει θέση επί της επιλογής του καθεστώτος ευθύνης. Το εθνικό καθεστώς θα μπορούσε συνεπώς, κατά την άποψή της, να είναι καθεστώς ευθύνης λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου ή ευθύνης λόγω πταίσματος. Πάντως, το άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, εφόσον στοιχειοθετείται ευθύνη και λαμβανομένης υπόψη της αρχής κατά την οποία η αποζημίωση πρέπει να καλύπτει τις πράγματι προκληθείσες ζημίες, τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που καθορίζονται στο εν λόγω άρθρο πρέπει να τηρούνται, ανεξαρτήτως του είδους του ισχύοντος καθεστώτος ευθύνης.

39 Συναφώς, από τις σκέψεις 27 και 28 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι οι διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίστηκαν και συμπληρώθηκαν με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, ιδίως με το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας, δεν λαμβάνουν θέση επί του είδους της αστικής ευθύνης, λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου ή λόγω πταίσματος, που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Εφόσον η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση δεν ρυθμίζει το ζήτημα αυτό, η επιλογή

του καθεστώτος αστικής ευθύνης που ισχύει για τα αυτοκινητικά ατυχήματα εμπίπτει, κατ' αρχήν, στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

40 Από τη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει πάντως ότι η αστική ευθύνη η οποία, κατά το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους, ισχύει για τα αυτοκινητικά ατυχήματα πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση, αυτή δε η ασφάλιση πρέπει να τηρεί τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως τα οποία καθορίζονται στα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 5, παράγραφος 3, της δεύτερης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την Πράξη Προσχωρήσεως. Επομένως, για τα ατυχήματα που καλύπτονται από αυτή την αστική ευθύνη, η νομοθεσία δεν μπορεί να προβλέπει ανώτατα όρια αποζημιώσεως τα οποία είναι κατώτερα από τα εν λόγω ελάχιστα ποσά.

41 Στο δεύτερο ερώτημα πρέπει συνεπώς να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 5, παράγραφος 3, της δεύτερης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την Πράξη Προσχωρήσεως, απαγορεύουν σε εθνική νομοθεσία που προβλέπει ανώτατα ποσά αποζημιώσεως τα οποία είναι κατώτερα από τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που ορίζουν με τα εν λόγω άρθρα όταν, εφόσον δεν συντρέχει πταίσμα του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα, υφίσταται μόνον αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.

Επί των λοιπών πέντε ερωτημάτων

42 Λαμβανομένης υπόψη της δοθείσας απαντήσεως στα δύο πρώτα ερωτήματα, τα λοιπά πέντε ερωτήματα, τα οποία αναφέρονται στην υποχρέωση σύμφωνης με το κοινοτικό δίκαιο ερμηνείας των εθνικών διατάξεων και στο άμεσο αποτέλεσμα των οικείων διατάξεων της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας, είναι αλυσιτελή για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης. Παρέλκει επομένως η εξέτασή τους.

Επί των δικαστικών εξόδων

43 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. 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.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 15ης Ιουλίου 1998 το Tribunal da Comarca de Setúbal, αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 3 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, επιβάλλει η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων να καλύπτει τις σωματικές βλάβες που προξενούνται στους επιβάτες μέλη της**

οικογενείας του ασφαλισμένου ή του οδηγού, οι οποίοι μεταφέρονται δωρεάν, ανεξαρτήτως πταίσματος του οδηγού του οχήματος που προξένησε το ατύχημα, μόνον αν το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους επιβάλλει τέτοια κάλυψη των σωματικών βλαβών που προξενούνται υπό τις ίδιες συνθήκες στους λοιπούς τρίτους επιβαίνοντες.

2) **Τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 5, παράγραφος 3, της δεύτερης οδηγίας 84/5, όπως τροποποιήθηκε με το παράρτημα I, μέρος IX, ΣΤ, υπό τον τίτλο «Ασφάλειες», της πράξεως για τους όρους προσχωρήσεως του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας και για τις προσαρμογές των Συνθηκών, απαγορεύουν εθνική νομοθεσία που προβλέπει ανώτατα ποσά αποζημιώσεως τα οποία είναι κατώτερα από τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που ορίζουν τα εν λόγω άρθρα όταν, εφόσον δεν συντρέχει πταίσμα του οδηγού του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα, υφίσταται μόνον αστική ευθύνη λόγω επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.**

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 14 Σεπτεμβρίου 2000.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

D. A. O. Edward