ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 9ης Ιουνίου 2011 *

Στην υπόθεση C-409/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Supremo Tribunal de Justiça (Πορτογαλία) με απόφαση της 2ας Οκτωβρίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Οκτωβρίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

κατά

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, D. Šváby (εισηγητή), Γ. Αρέστη, J. Malenovský και T. von Danwitz, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen
γραμματέας: M. Ferreira, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 27ης Ιανουαρίου 2011,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο J. M. Ambrósio Lavrador και η M. C. Olival Ferreira Bonifácio, εκπροσωπούμενοι από τον L. Saraiva, advogado,

— η Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, εκπροσωπούμενη από τον J. M. Fonseca, advogado,

— η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Inez Fernandes και D. Marinho Pires,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Möller και την J. Kemper,

— η Λεττονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις K. Drēviņa και M. Borkoveca,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις N. Yerrell και M. Teles Romão, καθώς και από τον P. Guerra e Andrade,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία 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), 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 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 της εκδικάσεως διαφοράς μεταξύ, αφενός, του J. M. Ambrósio Lavrador και της M. C. Olival Ferreira Bonifácio και, αφετέρου, της εταιρίας Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (στο εξής: Fidelidade-Mundial), με αντικείμενο την αποκατάσταση εκ μέρους της εταιρίας, στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, των ζημιών που υπέστησαν οι αναιρεσείοντες της κύριας δίκης από τροχαίο ατύχημα, κατά το οποίο το ανήλικό τους τέκνο συγκρούστηκε, οδηγώντας το ποδήλατό του, με όχημα του οποίου την αστική ευθύνη καλύπτει η Fidelidade-Mundial.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας έχει ως εξής:

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

4 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [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 σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (ΕΕ L 149, σ. 14), το οποίο φέρει τον τίτλο «Τροποποίηση της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ», ορίζει τα εξής:

«[...]

2) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

"*Άρθρο 1α*

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] 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 Κατά τη δέκατη έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2005/14:

«Οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημίες που υφίστανται πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων, οι οποίοι είναι συνήθως το ασθενέστερο μέρος σε ατύχημα, θα πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση του

αυτοκινήτου που εμπλέκεται στο ατύχημα, για το οποίο δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. Η διάταξη αυτή δεν προδικάζει το θέμα της αστικής ευθύνης ή το επίπεδο της χορηγούμενης αποζημίωσης σε ένα συγκεκριμένο ατύχημα, βάσει της εθνικής νομοθεσίας.»

8 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), το οποίο τιτλοφορείται «Ειδικές κατηγορίες θυμάτων», προβλέπει τα εξής:

«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

9 Κατά το άρθρο 503, παράγραφος 1, του πορτογαλικού Αστικού Κώδικα:

«Όποιος νέμεται και χρησιμοποιεί όχημα χερσαίας κυκλοφορίας προς ίδιο συμφέρον, έστω και μέσω προστηθέντος, ευθύνεται για τις ζημίες οι οποίες οφείλονται σε κινδύνους που συνδέονται με το ίδιο το όχημα, έστω και όταν αυτό δεν βρίσκεται σε κίνηση.»

10 Το άρθρο 504, παράγραφος 1, του Κώδικα αυτού ορίζει τα εξής:

«Η ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται από οχήματα ισχύει έναντι των τρίτων, καθώς και έναντι των μεταφερομένων προσώπων.»

11 Το άρθρο 505 του εν λόγω Κώδικα έχει ως εξής:

«Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 570, η προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 1, ευθύνη αίρεται μόνον όταν το ατύχημα οφείλεται σε υπαιτιότητα είτε του θύματος είτε τρίτου ή σε ανωτέρα βία, η οποία δεν σχετίζεται με τη λειτουργία του οχήματος.»

12 Το άρθρο 570 του ίδιου Κώδικα προβλέπει τα εξής:

«1. Όταν το πταίσμα του θύματος υπήρξε γενεσιουργό αίτιο της ζημίας ή συνετέλεσε στην επιδείνωσή της, απόκειται στο αρμόδιο δικαστήριο να αποφανθεί, λαμβάνοντας υπόψη τον βαθμό της υπαιτιότητας καθενός από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα και τις αντίστοιχες συνέπειές της, αν πρέπει να καταβληθεί πλήρης ή μερική αποζημίωση, ή αν δεν υφίσταται υποχρέωση αποζημιώσεως.

2. Αν η ευθύνη θεμελιώνεται απλώς και μόνο σε τεκμήριο υπαιτιότητας, το πταίσμα του θύματος, ελλείψει διατάξεως περί του αντιθέτου, αποκλείει την υποχρέωση αποζημιώσεως.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

13 Στις 12 Ιουλίου 2002 ο ανήλικος υιός των αναιρεσειόντων της κύριας δίκης, ο οποίος κυκλοφορούσε με το ποδήλατό του, συγκρούστηκε με όχημα ασφαλισμένο από τη Fidelidade-Mundial. Το ατύχημα υπήρξε μοιραίο για το αγόρι.

14 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρει, συναφώς, ότι, κατά τους προηγούμενος βαθμούς δικαιοδοσίας, αποδείχθηκε ότι το ως άνω ατύχημα συνέβη περίπου στις 20:20, σε αγροτική περιοχή, εντός οικισμού, σε οδό περιστοιχισμένη από κτίρια και ότι το παιδί οδηγούσε αντίθετα προς το ρεύμα, κατά παράβαση των κανόνων προτεραιότητας.

15 Οι αναιρεσείοντες της κύριας δίκης άσκησαν αγωγή κατά της Fidelidade-Mundial, στην οποία ήταν ασφαλισμένο το όχημα που ενεπλάκη στο ατύχημα με θύμα τον υιό τους, βάσει της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων. Με την αγωγή αυτή ζήτησαν από την εταιρία να τους καταβάλει

αποζημίωση 207 080,78 ευρώ, καθώς και να καλύψει τα ιατρικά έξοδα και κάθε άλλη δαπάνη, προς αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας και προς ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστησαν λόγω του ως άνω ατυχήματος.

16 Δεδομένου ότι η αγωγή απορρίφθηκε τόσο στον πρώτο βαθμό όσο και κατ' έφεση, άσκησαν αναίρεση ενώπιον του Supremo Tribunal de Justiça.

17 Όσον αφορά τις περιστάσεις του ατυχήματος του οποίου θύμα υπήρξε ο υιός των αναιρεσειόντων της κύριας δίκης, το αιτούν δικαστήριο, παραπέμποντας στις αποφάσεις που εκδόθηκαν σε πρώτο βαθμό και κατ' έφεση, επισημαίνει ότι μοναδικός υπαίτιος ήταν το παιδί, το οποίο οδηγούσε αντίθετα προς το ρεύμα, χωρίς να τηρεί τους κανόνες προτεραιότητας, και ότι ο οδηγός του αυτοκίνητου οχήματος δεν παρέβη οποιοδήποτε από τα καθήκοντα που επιβάλλουν οι κανόνες οδικής συμπεριφοράς, με συνέπεια να μην μπορεί να στοιχειοθετηθεί εις βάρος του ευθύνη, ούτε εκ διακινδυνεύσεως ούτε εκ πταίσματος.

18 Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει, ωστόσο, στην απόφαση περί παραπομπής τους ισχυρισμούς των αναιρεσειόντων της κύριας δίκης, ότι θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο οδηγός του αυτοκίνητου οχήματος όφειλε να επιδείξει ιδιαίτερη προσοχή και σχολαστική επιμέλεια, δεδομένου ότι γνώριζε τον τόπο του ατυχήματος και το γεγονός ότι εκεί σύχναζαν πάντοτε παιδιά. Κατά τους ίδιους πάντοτε ισχυρισμούς, η αμελής συμπεριφορά του εν λόγω οδηγού άσκησε, από απόψεως αιτιώδους συνάφειας, επιρροή στις συνθήκες υπό τις οποίες επήλθε το ζημιογόνο γεγονός.

19 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το Δικαστήριο δέχεται μεν ότι η αστική ευθύνη αποτελεί τομέα που παραμένει στη σφαίρα αρμοδιότητας των κρατών μελών, πλην όμως έχει διευκρινίσει, με την απόφαση της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ. (Συλλογή 2005, σ. I-5745) ότι, κατά την άσκηση της αρμοδιότητάς τους αυτής, τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν το δίκαιο της Ένωσης και, κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται να καταστήσουν άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία. Οι εν λόγω διατάξεις του δικαίου της Ένωσης θα

στερούνταν πρακτικής αποτελεσματικότητας αν, για τον λόγο και μόνον ότι υπαίτιο για τις ζημίες ήταν το ίδιο το θύμα, η οικεία εθνική ρύθμιση απέκλειε ή περιόριζε δυσανάλογα το δικαίωμα αποζημιώσεως.

20 Λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία αυτή του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το ζήτημα αν το εφαρμοστέο στη διαφορά της κύριας δίκης σύστημα αστικής ευθύνης είναι συμβατό με τις προαναφερθείσες στις σκέψεις 3 έως 5 της παρούσας αποφάσεως διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.

21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Supremo Tribunal de Justiça αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει οι διατάξεις του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας […] να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αντιβαίνει σε αυτές το πορτογαλικό αστικό δίκαιο, και ειδικότερα τα άρθρα 503 παράγραφος l, 504, 505 και 570 του Αστικού Κώδικα, καθόσον, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος που επέρχεται υπό τις περιγραφείσες στην υπό κρίση υπόθεση περιστάσεις, αποκλείει ή περιορίζει το δικαίωμα προς αποζημίωση ανηλίκου, θύματος του ατυχήματος, για τον λόγο και μόνον ότι η πρόκληση των ζημιών αποδίδεται εν όλω ή εν μέρει στον ίδιον;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

22 Ευθύς εξαρχής πρέπει να τονιστεί ότι, όπως ορθώς υπογράμμισε η Γερμανική Κυβέρνηση, μολονότι το υποβληθέν ερώτημα αναφέρεται μόνο στο άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, τόσο από την απόφαση περί παραπομπής στο σύνολό της όσο και από το ίδιο το ερώτημα προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσία, να διευκρινιστεί

αν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική ρύθμιση η οποία περιορίζει ή αποκλείει το δικαίωμα αποζημιώσεως του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος, εφόσον η επελθούσα ζημία οφείλεται εν όλω ή εν μέρει στο ίδιο το θύμα.

23 Συναφώς, υπενθυμίζεται, πρώτον, ότι από το προοίμιο της πρώτης και της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι αμφότερες έχουν ως σκοπό να διασφαλίσουν, αφενός, την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως εντός του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και των ατόμων που επιβαίνουν σ' αυτά και, αφετέρου, την ενιαία μεταχείριση των θυμάτων των ατυχημάτων τα οποία προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα, ανεξαρτήτως του τόπου επελεύσεως του ατυχήματος εντός της Ένωσης (αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 13, της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψη 24, και της 17ης Μαρτίου 2011, C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, Συλλογή 2011, σ. I-1821, σκέψη 24).

24 Η πρώτη οδηγία, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, επιβάλλει συνεπώς στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εξασφαλίσουν ότι η αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, τα οποία σταθμεύουν συνήθως στο έδαφός τους, θα καλύπτεται από ασφάλιση και προσδιορίζει, ιδίως, τα είδη ζημιών και τα τρίτα πρόσωπα, θύματα ατυχήματος, που η ασφάλιση αυτή πρέπει να καλύπτει (βλ. προαναφερθείσες αποφάσεις Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, σκέψη 27, και Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 27).

25 Πρέπει, πάντως, 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 ορίζεται και εξασφαλίζεται από την κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης, η δεύτερη διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

26 Το Δικαστήριο έχει κρίνει, ειδικότερα, ότι τόσο από το αντικείμενο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας όσο και από το γράμμα τους προκύπτει ότι δεν έχουν ως σκοπό να εναρμονίσουν τα συστήματα αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο σύστημα αστικής ευθύνης επί ατυχημάτων που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Τούτο επιβεβαιώνεται, όσον αφορά τις ζημίες που υφίστανται οι μη επιβαίνοντες σε μηχανοκίνητα οχήματα χρήστες των δρόμων, από τις διατάξεις του άρθρου 1α της τρίτης οδηγίας, οι οποίες επαναλαμβάνονται και με το άρθρο 12, παράγραφος 3, της οδηγίας 2009/103.

27 Εντούτοις, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι η προβλεπόμενη από το εθνικό τους δίκαιο αστική ευθύνη θα καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις των ανωτέρω τριών οδηγιών (προαναφερθείσα απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, σκέψη 29, απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell, Συλλογή 2007, σ. I-3067, σκέψη 33, και προαναφερθείσα απόφαση Carvalho Ferreira Santos, σκέψη 34).

28 Δεύτερον, από τη νομολογία προκύπτει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους στον τομέα αυτό, να τηρούν το δίκαιο της Ένωσης και ότι οι εθνικές διατάξεις που ρυθμίζουν την αποζημίωση λόγω αυτοκινητιστικού ατυχήματος δεν μπορούν να καταλύουν την πρακτική αποτελεσματικότητα της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας (βλ., σχετικώς, προαναφερθείσες αποφάσεις, Ruiz Bernáldez, σκέψη 19, Candolin κ.λπ., σκέψεις 27 και 28, και Farrell, σκέψη 34).

29 Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο, οι οδηγίες αυτές στερούνται πρακτικής αποτελεσματικότητας σε περίπτωση που, για τον λόγο και μόνον ότι το θύμα συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας, μια εθνική ρύθμιση, η οποία στηρίζεται σε γενικά και αφηρημένα κριτήρια, είτε δεν αναγνωρίζει στο θύμα το δικαίωμα να λάβει αποζημίωση βάσει της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα είτε περιορίζει δυσανάλογα το δικαίωμα αυτό (βλ., υπ' αυτή την έννοια, προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 29). Μόνον υπό εξαιρετικές συνθήκες είναι δυνατόν να περιοριστεί, κατόπιν εκτιμήσεως της συγκεκριμένης περιπτώσεως, η έκταση της αποζημιώσεως του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος (προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 30).

30 Το Δικαστήριο διαπίστωσε, ως εκ τούτου, ότι τα άρθρα 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει τον αποκλεισμό ή τον δυσανάλογο περιορισμό, λόγω της συμβολής του επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που υπέστη, της αποζημιώσεως που καταβάλλεται λόγω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα (προαναφερθείσα απόφαση Candolin κ.λπ., σκέψη 35). Η νομολογία αυτή επιβεβαιώθηκε με την προαναφερθείσα απόφαση Farrell (σκέψη 35).

31 Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως διαφέρουν από τα αντίστοιχα στις προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ. και Farrell, καθόσον το δικαίωμα αποζημιώσεως του θύματος τροχαίου ατυχήματος δεν θίγεται λόγω προβλεπόμενου από την οικεία νομοθεσία περιορισμού της καλύψεως της αστικής ευθύνης, αλλά από περιορισμό της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου οδηγού, δυνάμει του εφαρμοστέου συστήματος αστικής ευθύνης.

32 Συναφώς, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι τα άρθρα 503 και 504 του πορτογαλικού Αστικού Κώδικα καθιερώνουν αντικειμενική ευθύνη σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, αλλά, σύμφωνα με το άρθρο 505 του Κώδικα αυτού, η ευθύνη εκ διακινδυνεύσεως κατά την έννοια του άρθρου 503, παράγραφος 1, του ίδιου Κώδικα, αίρεται αν υπαίτιο για το ατύχημα είναι το θύμα. Επιπλέον, όταν το πταίσμα του θύματος υπήρξε γενεσιουργό αίτιο της ζημίας ή συνετέλεσε στην επιδείνωσή της, το άρθρο 570 του πορτογαλικού Αστικού Κώδικα προβλέπει ότι, ανάλογα με τη σοβαρότητα του πταίσματος αυτού, το οικείο πρόσωπο θα στερηθεί την αποζημίωση ή μέρος αυτής.

33 Με άλλα λόγια, η εφαρμοστέα στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης εθνική ρύθμιση έχει, σε πλαίσιο όπως αυτό της υπό κρίση υποθέσεως, ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό της εκ διακινδυνεύσεως ευθύνης του οδηγού του οχήματος που εμπλέκεται στο ατύχημα μόνον αν το ατύχημα οφείλεται αποκλειστικώς στο θύμα. Επιπλέον, σε περίπτωση κατά την οποία πταίσμα του θύματος συνέβαλε στη γέννηση ή την επιδείνωση της ζημίας, το δικαίωμα αποζημιώσεώς του θίγεται, κατά την ίδια πάντοτε ρύθμιση, ανάλογα προς τον βαθμό της σοβαρότητας του πταίσματός του.

34 Συνεπώς, σε αντίθεση προς το αντίστοιχο νομικό πλαίσιο στις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι προαναφερθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ. και Farrell, η επίμαχη εθνική ρύθμιση δεν έχει ως αποτέλεσμα, σε περίπτωση συμβολής του θύματος στη ζημία του, τον αυτόματο αποκλεισμό ή τον υπέρμετρο περιορισμό του δικαιώματός του, εν προκειμένω δε των γονέων ανηλίκου ο οποίος σκοτώθηκε κατόπιν της συγκρούσεως του ποδηλάτου του με αυτοκίνητο όχημα, προς αποζημίωση από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του οδηγού του οχήματος που ενεπλάκη στο εν λόγω ατύχημα. Επομένως, η ρύθμιση αυτή δεν θίγει την εγγύηση, την οποία κατοχυρώνει το δίκαιο της Ένωσης, ότι η προβλεπόμενη από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο αστική ευθύνη θα καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις των ανωτέρω τριών οδηγιών (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Carvalho Ferreira Santos, σκέψεις 43 και 44).

35 Κατόπιν των σκέψεων αυτών, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία έχουν την έννοια ότι δεν απαγορεύουν εθνικές διατάξεις στον τομέα της αστικής ευθύνης οι οποίες επιτρέπουν τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό του δικαιώματος του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος προς αποζημίωση βάσει της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης του οδηγού του οχήματος που ενεπλάκη στο ατύχημα, κατόπιν εκτιμήσεως, επί της συγκεκριμένης περιπτώσεως, της αποκλειστικής υπαιτιότητας ή της συμβολής του θύματος στην ίδια του τη ζημία.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Η οδηγία 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, η δεύτερη οδηγία 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 η τρίτη οδηγία 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 απαγορεύουν εθνικές διατάξεις στον τομέα της αστικής ευθύνης οι οποίες επιτρέπουν τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό του δικαιώματος του θύματος αυτοκινητιστικού ατυχήματος προς αποζημίωση βάσει της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης του οδηγού του οχήματος που ενεπλάκη στο ατύχημα, κατόπιν εκτιμήσεως, επί της συγκεκριμένης περιπτώσεως, της αποκλειστικής υπαιτιότητας ή της συμβολής του θύματος στην ίδια του τη ζημία.

(υπογραφές)