ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
CHRISTINE STIX-HACKL
της 5ης Οκτωβρίου 2006 [1]

I — Εισαγωγή

1. Στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, το Δικαστήριο καλείται να απαντήσει στο ερώτημα αν, στο πεδίο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, μπορεί να θεωρηθεί ως «επιβάτης», κατά την έννοια του άρθρου 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου [2], πρόσωπο που έπεσε θύμα τροχαίου δυστυχήματος, μολονότι είχε επιβιβαστεί σε όχημα το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά επιβατών ούτε ήταν εξοπλισμένο με θέσεις προς τούτο. Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά περαιτέρω το Δικαστήριο αν οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να επικαλούνται ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τα δικαιώματα που τους αναγνωρίζει το άρθρο 1 της οδηγίας 90/232.

II — Νομικό πλαίσιο

Α — *Το κοινοτικό δίκαιο*

2. Κατά το άρθρο 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου [3], ως όχημα πρέπει να νοείται «οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος».

3. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας προβλέπει:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει [...] όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη,

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — 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 (ΕΕ L 129, σ. 33, στο εξής: τρίτη οδηγία).

3 — 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 (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136, στο εξής: πρώτη οδηγία).

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.»

4. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου[4] προβλέπει:

«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 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.

— 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.

4 — 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 (ΕΕ L 8, σ. 17, στο εξής: δεύτερη οδηγία).

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.»

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

5. Κατά τη δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας:

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

«[Εκτιμώντας] ότι το άρθρο 3 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ επιβάλλει σε κάθε κράτος μέλος να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων, ο συνήθης τόπος στάθμευσης των οποίων βρίσκεται στο έδαφός του, να καλύπτεται από ασφάλιση· ότι οι καλυπτόμενες ζημίες καθώς και οι όροι της ασφάλισης αυτής πρέπει να καθορίζονται στα πλαίσια των μέτρων αυτών·

[...]»

6. Κατά το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας:

ότι με την οδηγία 84/5/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, μειώνονται σημαντικά οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το επίπεδο και το περιεχόμενο της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης· ότι, πάντως, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην κάλυψη της εν λόγω ασφάλισης·

«Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, 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.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως "όχημα" οποιοδήποτε όχημα όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.»

Β — *Η εθνική νομοθεσία*

7. Το άρθρο 56 του Road Traffic Act 1961 (ιρλανδικός κώδικας οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: 1961 Act) προβλέπει την υποχρέωση ασφαλίσεως σε σχέση με τη χρήση ενός οχήματος με τους ακόλουθους όρους:

«(1) Ένα πρόσωπο (στο εξής: χρήστης) δεν πρέπει να χρησιμοποιεί σε δημόσιο χώρο μηχανοκίνητο όχημα παρά μόνον αν ένας ασφαλιστής οχημάτων ή ένα απαλλασσόμενο πρόσωπο είναι υπεύθυνο για τη βλάβη που θα προκληθεί από την εκ μέρους αυτού αμελή χρήση του οχήματος ή αν ισχύει κατά τον χρόνο αυτό:

(a) εγκεκριμένο ασφαλιστήριο βάσει του οποίου ο χρήστης ή κάποιο άλλο πρόσωπο το οποίο θα έχει την ευθύνη για τη βλάβη που θα προκληθεί από την αμελή χρήση του οχήματος κατά τον χρόνο αυτό εκ μέρους του χρήστη είναι ασφαλισμένοι για όλα τα ποσά απεριορίστως [...] τα οποία ο χρήστης ή ο αντιπρόσωπός του ή το ως άνω άλλο πρόσωπο ή ο αντιπρόσωπός του οφείλουν να καταβάλουν σε οποιοδήποτε πρόσωπο (πλην των εξαιρουμένων προσώπων) ως αποζημίωση για σωματικές βλάβες ή για περιουσιακή ζημία που προκλήθηκε από την εκ μέρους του χρήστη αμελή χρήση του οχήματος [...]»

8. Το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του 1961 Act, όπως προστέθηκε με τη Regulation 7 (κανονιστική πράξη 7) των European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (στο εξής: Regulation 1992), ορίζει το εξαιρούμενο πρόσωπο ως εξής:

«(a) Κάθε πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι υπέστη σωματική βλάβη ενώ βρισκόταν μέσα ή επάνω σε μηχανοκίνητο όχημα [...] το οποίο αφορά το σχετικό έγγραφο και εφόσον δεν πρόκειται για μηχανοκίνητο όχημα ή οχήματα που συνιστούν συνδυασμό οχημάτων και εμπίπτουν σε κατηγορία η οποία προσδιορίζεται για τους σκοπούς της παραγράφου αυτής από τις κανονιστικές πράξεις που εκδίδει ο Υπουργός, με την προϋπόθεση ότι οι κανονιστικές αυτές πράξεις δεν επεκτείνουν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που καλύπτει τους επιβάτες:

(i) σε οποιοδήποτε τμήμα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, πλην των με-

γάλων οχημάτων των δημοσίων υπηρεσιών, εκτός αν το τμήμα αυτό του οχήματος έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες·

[...]»

9. Με βάση την εξουσιοδότηση που παρείχαν στον Υπουργό το άρθρο 5 και το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του 1961 Act, ο Υπουργός εξέδωσε τη Regulation 1992, της οποίας το άρθρο 4 προβλέπει την προσθήκη ενός νέου άρθρου 6 στις Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (στο εξής: Regulations 1962) το οποίο έχει ως εξής:

«(1) Τα ακόλουθα οχήματα προσδιορίζονται κατωτέρω για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του [1961] Act·

(a) τα οχήματα, πλην των ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων, που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες,

(b) τα ποδήλατα και μοτοποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.

(2) Η παράγραφος 1, στοιχείο a, του άρθρου αυτού θα τεθεί σε εφαρμογή στις 31 Δεκεμβρίου 1995.

(3) Η παράγραφος 1, στοιχείο b, του άρθρου αυτού θα τεθεί σε εφαρμογή στις 31 Δεκεμβρίου 1998.»

10. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι από τον συνδυασμό των άρθρων 56 και 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του 1961 Act προκύπτει ότι πρόσωπο που χρησιμοποιεί όχημα πρέπει να έχει εγκεκριμένο ασφαλιστήριο για να καλύπτει οποιαδήποτε ευθύνη για σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε πρόσωπα τα οποία επιβαίνουν στο όχημα, πλην των εξαιρουμένων προσώπων. Εξαιρούμενα πρόσωπα είναι τα πρόσωπα τα οποία ισχυρίζονται ότι υπέστησαν σωματική βλάβη ενώ βρίσκονταν σε όχημα το οποίο δεν εμπίπτει στα είδη των οχημάτων που καθορίζονται με υπουργική απόφαση. Κατά συνέπεια, όσον αφορά τα οχήματα που καθορίζει ο Υπουργός με κανονιστικές πράξεις, ισχύει η απαίτηση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως όσον αφορά την ευθύνη για σωματικές βλάβες που υφίστανται τα πρόσωπα που επιβαίνουν στα οχήματα αυτά.

Ωστόσο, ο Υπουργός, κατά τον καθορισμό ενός οχήματος ή μιας κατηγορίας οχημάτων, δεν έχει την εξουσία να επεκτείνει την υποχρεωτική ασφάλιση όσον αφορά την ευθύνη για τη σωματική βλάβη των προσώπων που επιβαίνουν σε κάποιο τμήμα του οχήματος αυτού ή της κατηγορίας των οχημάτων που δεν έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα.

III — Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία στο πλαίσιο της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

11. Η Elaine Farrell υπήρξε θύμα τροχαίου δυστυχήματος στις 26 Ιανουαρίου 1996, ενώ επέβαινε σε όχημα. Ο Alan Whitty, ιδιοκτήτης και οδηγός του οχήματος, έχασε τον έλεγχο αυτού και προσέκρουσε σε τοίχο. Το όχημα ήταν ένα μικρό φορτηγό το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών στο πίσω μέρος του και, ως εκ τούτου, δεν είχε καθίσματα στο πίσω μέρος του. Κατά τον χρόνο του δυστυχήματος, η E. Farrell καθόταν στο πάτωμα του πίσω μέρους του μικρού φορτηγού, ήτοι στο τμήμα του μικρού φορτηγού που δεν είχε καθίσματα.

12. Μετά το δυστύχημα, διαπιστώθηκε ότι ο A. Whitty ήταν ανασφάλιστος. Ως εκ τούτου, η E. Farrell επιδίωξε να αποζημιωθεί από το MIBI βάσει συμφωνίας συναφθείσας το 1988 με τον Υπουργό Περιβάλλοντος (στο εξής: συμφωνία). Με την ανωτέρω συμφωνία το MIBI ανέλαβε την υποχρέωση να αποζημιώνει τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται οδηγοί οι οποίοι είχαν παραλείψει να συμμορφωθούν με την υποχρέωση ασφαλίσεως που προέβλεπε ο 1961 Act.

13. Εντούτοις, το MIBI αρνήθηκε να αποζημιώσει την E. Farrell με το αιτιολογικό ότι αυτή επέβαινε σε μέρος του οχήματος το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών. Επομένως, η ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που είχε υποστεί η ενάγουσα δεν ήταν ευθύνη για την οποία η ασφάλιση ήταν υποχρεωτική βάσει των σχετικών διατάξεων του 1961 Act και, ως εκ τούτου, η συμφωνία δεν είχε εφαρμογή και το MIBI δεν ήταν υποχρεωμένο να αποζημιώσει την E. Farrell ή να εκτελέσει τη δικαστική απόφαση της οποίας την έκδοση ενδεχομένως αυτή να επιτύγχανε κατά του A. Whitty.

14. Τον Σεπτέμβριο του 1997, η E. Farrell άσκησε αγωγή κατά του συνόλου των εναγομένων στην κύρια δίκη. Τον Ιούλιο του 2001, πέτυχε την έκδοση καταδικαστικής αποφάσεως εις βάρος του A. Whitty. Η εκτίμηση των ζημιών αναβλήθηκε για τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως επί της ουσίας.

15. Με την αγωγή της, η ενάγουσα ζητεί την έκδοση αναγνωριστικής αποφάσεως διαπι-

στώνουσας ότι η ισχύουσα κατά τον χρόνο του δυστυχήματος εθνική νομοθεσία δεν συνιστούσε ορθή μεταφορά όλων των κρίσιμων εν προκειμένω διατάξεων της πρώτης οδηγίας, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την τρίτη οδηγία και, ειδικότερα, με το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας. Ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, το δημόσιο και το MIBI αντέκρουσαν τον ισχυρισμό ότι οι εθνικές διατάξεις που ίσχυαν κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν συνιστούσαν ορθή μεταφορά των διατάξεων του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας. Το Δημόσιο υποστήριξε ότι, στον βαθμό που οι διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας δεν επεκτείνουν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης για τους επιβάτες σε οποιοδήποτε τμήμα ενός αυτοκινήτου οχήματος, εκτός από τα μεγάλα οχήματα δημοσίας χρήσεως, παρά μόνον αν το τμήμα αυτό έχει σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, συνιστούσαν ορθή και θεμιτή εφαρμογή των κρίσιμων εν προκειμένω διατάξεων των οδηγιών· συγκεκριμένα, οι κρίσιμες εν προκειμένω διατάξεις του κοινοτικού δικαίου επιτρέπουν τη μη επέκταση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για επιβάτες στο συγκεκριμένο αυτό τμήμα ενός οχήματος.

16. Κατόπιν των ανωτέρω, το High Court of Ireland υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Υποχρέωνε το άρθρο 1 της 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, στις 31 Δεκεμβρίου 1995, ήτοι κατά την ημερομηνία μέχρι την οποία η Ιρλανδία ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόσει τις διατάξεις της τρίτης οδηγίας όσον αφορά τους επιβάτες οχημάτων πλην μοτοσικλετών, την Ιρλανδία να καταστήσει υποχρεωτική την ασφάλιση αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες των προσώπων που ταξιδεύουν στο τμήμα του οχήματος το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες;

2) Αν η απάντηση στο ερώτημα 1 είναι καταφατική, παρέχει το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας στα άτομα δικαιώματα τα οποία μπορούν να προβάλουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων;»

VI — Ανάλυση

Α — *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις*

17. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά το κοινοτικό πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως

της αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα. Το πλαίσιο αυτό απορρέει από μια σειρά οδηγιών που σκοπούν να καταστήσουν ευχερέστερη την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών.

18. Έτσι, όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα, η πρώτη οδηγία επέβαλε την υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης σε σχέση με την κυκλοφορία τους προκειμένου να υπάρχει κάλυψη των σωματικών βλαβών. Η κάλυψη της ασφαλίσεως έπρεπε να εκτείνεται στις βλάβες που προκαλούνται στο έδαφος των λοιπών κρατών μελών ανάλογα με τις ισχύουσες στα κράτη αυτά νομοθεσίες.

19. Σκοπός της δεύτερης οδηγίας είναι η μείωση των αποκλίσεων που υφίστανται μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το επίπεδο και το περιεχόμενο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της ευθύνης καθορίζοντας, μεταξύ άλλων, ορισμένα ελάχιστα ποσά εγγυήσεως. Επιπλέον, η υποχρεωτική ασφάλιση πρέπει να καλύπτει τόσο τις σωματικές βλάβες όσο και τις υλικές ζημίες. Εξάλλου, η δεύτερη οδηγία προβλέπει ότι στους τρίτους που είναι θύματα ατυχημάτων δεν αντιτάσσονται συμβατικές ρήτρες βάσει των οποίων η εγγύηση δεν υφίσταται σε περίπτωση χρήσεως ή οδηγήσεως του οχήματος από πρόσωπα στα οποία δεν έχει επιτραπεί 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 [5]. Τέλος, η δεύτερη οδηγία επιβάλλει τη δημιουργία ενός οργανισμού αποζημιώσεως με αποστολή την ανάληψη της ευθύνης για τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλεί όχημα αγνώστων στοιχείων ή ανασφάλιστο [6].

20. Σκοπός της τρίτης οδηγίας είναι επίσης η μείωση των αποκλίσεων μεταξύ των κρατών μελών, ιδίως διά της πληρώσεως των κενών στην κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως των επιβατών [7]. Η τρίτη οδηγία περιλαμβάνει επίσης διατάξεις σχετικά με την εδαφική έκταση της εγγυήσεως καθώς και με την πρόσβαση στον οργανισμό εγγυήσεως.

21. Η τέταρτη οδηγία [8], η οποία δεν έχει εφαρμογή στα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως που αποτελεί αντικείμενο της κύριας δίκης, αφορά ουσιαστικά τη ρύθμιση των ασφαλιστικών κινδύνων που συνδέονται με τροχαία ατυχήματα τα οποία συνέβησαν εκτός της χώρας καταγωγής του θύματος. Προκειμένου να καταστήσει ευχερέστερη την άσκηση αγωγής από τον τρίτο που έπεσε θύμα τροχαίου, η οδηγία του παρέχει τη δυνατότητα να προβάλει αξιώσεις αποζημιώσεως στο κράτος διαμονής του κατά του αντιπροσώπου για τον διακανονισμό των ζημιών, ο οποίος έχει διορισθεί στο

5 — Άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας.

6 — Άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.

7 — Βλ., ειδικότερα, την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας: «[...] ειδικότερα, υπάρχουν κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων σχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη· [...] πρέπει να πληρωθούν τα κενά αυτά ώστε να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

8 — Οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) (ΕΕ L 181, σ. 65, στο εξής: τέταρτη οδηγία).

κράτος αυτό από την ασφαλιστική εταιρία του προσώπου που ευθύνεται για το ατύχημα.

22. Τέλος, η οδηγία 2005/14/ΕΚ [9] εκσυγχρονίζει και βελτιώνει το κοινοτικό σύστημα ασφαλίσεως αυτοκινήτων επεκτείνοντας, μεταξύ άλλων, στο σύνολο των θυμάτων το δικαίωμα ασκήσεως ευθείας αγωγής που προβλέπει η τέταρτη οδηγία.

23. Πρέπει να παρατηρηθεί ότι το κοινοτικό πλαίσιο εντάσσεται εξ αρχής σ' ένα παλαιότερο πλαίσιο, ήτοι αυτό του συστήματος της πράσινης κάρτας που δημιουργήθηκε την 1η Ιανουαρίου 1953 υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και διοικείτο από το Συμβούλιο Γραφείων, όργανο το οποίο ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1949. Σκοπός του συστήματος αυτού είναι, αφενός, να μεριμνά προκειμένου οι τρίτοι που έχουν πέσει θύματα τροχαίων ατυχημάτων να μην υφίστανται αρνητικές συνέπειες εκ του λόγου ότι οι υλικές ζημίες ή οι σωματικές βλάβες που υφίστανται προκλήθηκαν από την αμέλεια αλλοδαπού οδηγού και όχι οδηγού διαμένοντος στη χώρα τους και, αφετέρου, να μην χρειάζεται οι οδηγοί να συνάπτουν σύμβαση ασφαλιστικής καλύψεως σε κάθε χώρα από τα σύνορα της οποίας διέρχονται.

24. Το σύστημα της πράσινης κάρτας στηρίζεται στα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως [10] τα οποία, αφενός, αναλαμβάνουν την υποχρέωση της διαχειρίσεως και του διακανονισμού των ζημιών που προκύπτουν από ατυχήματα τα οποία προκαλούν αλλοδαποί οδηγοί και τα οποία εγγυώνται, αφετέρου, τα πιστοποιητικά ασφαλίσεως αυτοκινήτου («πράσινη κάρτα»), τα οποία οι ασφαλιστικές εταιρίες που μετέχουν στο σύστημα αυτό χορηγούν στους ασφαλισμένους τους.

25. Εν συνόψει, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το κοινοτικό δίκαιο έχει προβλέψει την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που απορρέει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Οι τρίτοι που έχουν πέσει θύματα τροχαίων ατυχημάτων μπορούν να ασκήσουν ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης, ελλείψει δε τούτου μπορούν να στραφούν κατά του κατά τόπον αρμόδιου οργανισμού αποζημιώσεως για τροχαία ατυχήματα. Αντιθέτως, το κοινοτικό δίκαιο δεν προχώρησε στην εναρμόνιση των κανόνων αστικής ευθύνης, οι οποίοι διέπουν τα τροχαία ατυχήματα. Υπό τις συνθήκες αυτές, το ερώτημα που τίθεται είναι αν, και σε ποιο βαθμό, ο ασφαλιστής της ευθύνης ή

9 — Οδηγία 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).

10 — Βλ. τον ορισμό του άρθρου 1 της πρώτης οδηγίας: «ως "εθνικό γραφείο ασφαλίσεως" νοείται η επαγγελματική οργάνωση η συσταθείσα σύμφωνα με την σύσταση αριθ. 5 η οποία εξεδόθη στις 25 Ιανουαρίου 1949 από την υποεπιτροπή οδικών μεταφορών της επιτροπής εσωτερικών μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Το εν λόγω γραφείο συγκεντρώνει τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες εντός ενός κράτους έχουν λάβει άδεια λειτουργίας κλάδου ασφαλίσεως αστικής ευθύνης εξ αυτοκινήτων οχημάτων».

ο οργανισμός αποζημιώσεως μπορεί να αντιτάξει έναντι του τρίτου που έπεσε θύμα τροχαίου ατυχήματος όχι μόνον την έλλειψη ευθύνης του ασφαλισμένου, αλλά επίσης τη συμπεριφορά του τρίτου που έπεσε θύμα τροχαίου ή τις εξαιρέσεις που προβλέπει η ασφαλιστική σύμβαση [11].

Β — *Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος*

1. Σύνοψη των επιχειρημάτων των μετεχόντων στη διαδικασία

26. Η *E. Farrell* και η *Επιτροπή* φρονούν κατ' ουσίαν ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας απαιτεί όπως η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει σε όλα τα κράτη μέλη τις ζημίες που προκαλούνται στα πρόσωπα που ταξιδεύουν σε τμήμα του οχήματος το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ούτε έχει κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, ενώ η *Ιρλανδική Κυβέρνηση* και το *MIBI* υποστηρίζουν την αντίθετη άποψη.

27. Η *E. Farrell* υπενθυμίζει, παραπέμποντας στην υπόθεση Withers [12], ότι η πρώτη και η δεύτερη οδηγία δεν υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να καταστήσουν υποχρεωτική την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που απορρέει από σωματικές βλάβες οι οποίες προκλήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία ταξίδευαν σε τμήμα του οχήματος το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ούτε ήταν εξοπλισμένο με καθίσματα για επιβάτες. Επιπλέον, τονίζει ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας τροποποίησε τις υποχρεώσεις των κρατών σε σχέση με την υποχρεωτική ασφάλιση, επιβάλλοντάς τους να εγγυώνται ότι η ασφάλιση καλύπτει όλους τους επιβάτες των οχημάτων. Επομένως, η τρίτη οδηγία δεν αφήνει ως προς το σημείο αυτό διακριτική ευχέρεια στα κράτη.

28. Η E. Farrell τονίζει ότι η έννοια του «επιβάτη» του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας δεν αποτελεί αντικείμενο ορισμού. Από τη διάταξη που εκδόθηκε επί της υποθέσεως Withers [13] προκύπτει, κατά την άποψή της, ότι οι επιβάτες είναι πρόσωπα τα οποία ταξιδεύουν επί των οχημάτων είτε είναι καθήμενοι είτε όχι. Κατά την άποψή της, αν ο όρος «επιβάτης», που χρησιμοποιεί η τρίτη οδηγία, ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι υποδηλώνει μόνον τους καθημένους, το Δικαστήριο δεν θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει το επίθετο «καθήμενος» στην προπαρατεθείσα διάταξη. Επιπλέον, η E. Farrell επισημαίνει ότι το Δικαστήριο μνημονεύει επίσης τους επιβάτες στο χωρίο σχετικά με το μέρος οχήματος το οποίο δεν είναι διαρρυθμισμένο για τα μεταφορά καθημένων επιβατών. Κατά την άποψή της, είναι προφανές ότι, αν το Δικαστήριο είχε θελήσει να διακρίνει μεταξύ επιβατών και λοιπών προσώπων που ταξιδεύουν επί ενός οχήματος, θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει τους όρους «πρόσωπο» ή «άτομο» και όχι τον όρο «επιβάτης».

11 — Βλ. συναφώς τον κανόνα που προαναφέρθηκε στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας καθώς και, όσον αφορά τον οργανισμό αποζημιώσεως, το άρθρο 1, παράγραφος 4 , τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας.

12 — Διάταξη του Δικαστηρίου (πρώτο τμήμα) της 14ης Οκτωβρίου 2002, C-158/01, Withers (Συλλογή 2002, σ. I-8301).

13 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 12, σκέψη 21.

29. Κατά την E. Farrell, παρέπεται ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάλλει στα κράτη μέλη να καταστήσουν υποχρεωτική την ασφάλιση της αστικής ευθύνης για τις βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του οχήματος το οποίο δεν είχε σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ούτε είναι εξοπλισμένο με καθίσματα για τον σκοπό αυτόν. Το συμπέρασμα αυτό δεν ανατρέπεται από το απόσπασμα των πρακτικών του Συμβουλίου σχετικά με την έκδοση της κοινής θέσεως για την τρίτη οδηγία, βάσει του οποίου «το Συμβούλιο και η Επιτροπή δηλώνουν ότι οι διατάξεις του άρθρου 1 δεν προδικάζουν τις διατάξεις των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την αποζημίωση του επιβάτη ο οποίος ευθύνεται για το ατύχημα, του υπεράριθμου επιβάτη ή του επιβάτη ο οποίος μεταφέρεται σε όχημα το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά προσώπων άλλων πλην του οδηγού». Συγκεκριμένα, η E. Farrell υπενθυμίζει ότι, βάσει της νομολογίας [14], τα πρακτικά αυτά δεν μπορούν να συμβάλλουν στην ερμηνεία της οδηγίας αυτής ελλείψει ρητής μνείας σε αυτήν της δηλώσεως που παρατίθεται στα πρακτικά του Συμβουλίου.

30. Η *Ιρλανδική Κυβέρνηση* φρονεί ότι μετέφερε ορθώς την τρίτη οδηγία στην εσωτερική νομοθεσία της, δεδομένου ότι η οδηγία αυτή δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ούτως ώστε η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης να καλύπτει τις σωματικές βλάβες που υφίστανται τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε τμήμα του οχήματος το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών ούτε είναι εξοπλισμένο με καθίσματα προς τούτο.

31. Δεδομένου ότι η τρίτη οδηγία δεν ορίζει την έννοια του «επιβάτη», η Ιρλανδική Κυβέρνηση φρονεί ότι εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν ποια είναι τα πρόσωπα που επιβαίνουν επί οχημάτων και τα οποία πρέπει να θεωρούνται ως «επιβάτες» για τους σκοπούς της τρίτης οδηγίας. Κατά την Ιρλανδική Κυβέρνηση, η έννοια του «επιβάτη» προϋποθέτει κατ' ανάγκην όχημα εξοπλισμένο με θέσεις καθημένων καθώς και την ύπαρξη καθίσματος για τον επιβάτη. Κατά την Ιρλανδική Κυβέρνηση, η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη με τη βούληση του Συμβουλίου κατά τον χρόνο εκδόσεως της εν λόγω οδηγίας. Περαιτέρω, η Ιρλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η Επιτροπή είχε τονίσει ότι η τρίτη οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να προβλέπουν εξαιρέσεις από την κάλυψη όπως είναι αυτές που προβλέπουν οι Regulations 1992 [15].

32. Η Ιρλανδική Κυβέρνηση φρονεί ότι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ του όρου «επιβάτης» κατά την έννοια του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας και του όρου «επιβάτης», οσάκις ο όρος αυτός χρησιμοποιείται με ευρύτερο περιεχόμενο προκειμένου να υποδηλώσει ένα άλλο πρόσωπο πλην του

14 — Αποφάσεις της 30ής Ιανουαρίου 1985, 143/83, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1985, σ. 427, σκέψεις 12 και 13), και της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-292/89, Antonissen (Συλλογή 1991, σ. I-745, σκέψεις 17 και 18).

15 — Συναφώς, η Ιρλανδική Κυβέρνηση παραπέμπει στην από 4 Μαΐου 1990 επιστολή του διευθυντή της Γενικής Διευθύνσεως Οικονομικών Οργανισμών και Εταιρικού Δικαίου της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων όπου αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι είναι απολύτως σαφές ότι ελλείψει ορισμού στην οδηγία της εννοίας του «επιβάτη», τα κράτη μέλη διαθέτουν προφανώς ορισμένο περιθώριο ελευθερίας προκειμένου να καθορίσουν τις περιπτώσεις στις οποίες πρόσωπο το οποίο βρίσκεται εντός ή επί ενός οχήματος κατά τρόπο επικίνδυνο και μη προβλεπόμενο από τον κατασκευαστή του δεν μπορεί πλέον να θεωρείται ως «επιβάτης».

οδηγού το οποίο βρίσκεται εντός ή επί ενός οχήματος. Λόγω της διακριτικής ευχέρειας που έχουν τα κράτη μέλη, όπως έκρινε το Δικαστήριο με την απόφασή του επί της υποθέσεως Mendes Ferreira [16], τα κράτη μέλη μπορούν, ελλείψει οποιουδήποτε ορισμού της εννοίας του «επιβάτη» στην τρίτη οδηγία, να καθορίσουν τις περιπτώσεις στις οποίες δεν θεωρείται πλέον ως επιβάτης κατά την έννοια του άρθρου 1 της οδηγίας αυτής το πρόσωπο που εκτίθεται σε κίνδυνο διότι επιβαίνει εντός ή επί οχήματος κατά τρόπο που δεν έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή του.

33. Εξάλλου, η Ιρλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η προσέγγισή της ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας. Κατά την άποψή της, ένας από τους σκοπούς του οχήματος είναι η ασφαλής μεταφορά των λοιπών προσώπων πέραν του οδηγού. Συναφώς, η Ιρλανδική Κυβέρνηση μνημονεύει, αφενός, τη διαρκή προσπάθεια βελτιώσεως της ασφάλειας των οχημάτων και, αφετέρου, τις απαιτήσεις τόσο του εσωτερικού όσο και του κοινοτικού δικαίου σχετικά με την τοποθέτηση και τη χρήση των ζωνών ασφαλείας στα οχήματα [17]. Η επιλογή της Ιρλανδίας να μην απαιτήσει την υποχρεωτική ασφάλιση σε σχέση με τους επιβάτες που ταξιδεύουν στα μέρη του οχήματος τα οποία δεν έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών (π.χ. στο άκρο μέρος του βραχίονα ενός εκσκαφέα) είναι επομένως απολύτως σύμφωνη με την εθνική πολιτική για την οδική ασφάλεια.

34. Θα ήταν ασυμβίβαστο με την προσέγγιση αυτή να γίνει αποδεκτή η δυνατότητα των επιβατών να ταξιδεύουν σε μέρη των οχημάτων τα οποία δεν έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά επιβατών και δεν είναι εξοπλισμένα με τα ενδεδειγμένα συστήματα συγκρατήσεως. Και από απόψεως κοινοτικού δικαίου, θα ήταν παράδοξο να εκδίδονται οδηγίες που αφορούν την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη χρήση των οχημάτων προκειμένου να καθοριστούν τα πρότυπα ασφαλείας τους και να απαιτείται η ύπαρξη ζωνών ασφαλείας για όλους τους επιβάτες και, ταυτόχρονα, να προβάλλεται με επιμονή ο ισχυρισμός ότι τα πρόσωπα τα οποία ταξιδεύουν σε οποιοδήποτε τμήμα του οχήματος ακόμη και πάνω στην οροφή ή κάτω από το όχημα πρέπει να αποζημιώνονται στο πλαίσιο συμβάσεως ασφαλίσεως, μολονότι τα πρόσωπα αυτά περιήλθαν με δική τους βούληση σε μια επικίνδυνη κατάσταση.

35. Η *Επιτροπή* διαπιστώνει ότι η διαφορά έχει ουσιαστικά ως αντικείμενο την έκταση της υποχρεώσεως εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως για την κάλυψη των σωματικών βλαβών των επιβατών που απορρέει από το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας.

16 — Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (Συλλογή 2000, σ. I-6711).

17 — Η Ιρλανδική Κυβέρνηση αναφέρει ως παράδειγμα την οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ ειδ. εκδ. 13/003, σ. 149), την οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ ειδ. εκδ. 13/006, σ. 234), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 90/628/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 1990, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ (ΕΕ L 341, σ. 1), και την οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 373, σ. 26).

Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η κατάσταση των επιβατών οχημάτων δεν ρυθμιζόταν ρητώς από την κοινοτική νομοθεσία προτού εκδοθεί η οδηγία αυτή. Αντιθέτως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το εν λόγω άρθρο επεξέτεινε ρητώς την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως που επιβάλλει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας στις σωματικές βλάβες «που προξενούνται στους επιβάτες πλην του οδηγού», όπως προκύπτει άλλωστε από τη σκέψη 34 της αποφάσεως Mendes και Delgado Correia Ferreira [18] [19].

36. Κατά την Επιτροπή, σκοπός του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας είναι να υπάρξει ενιαία προσέγγιση της καλύψεως των επιβατών η οποία έχει ως αναγκαίο συμπλήρωμα την ύπαρξη ενός κοινοτικού ορισμού της εννοίας του «επιβάτη». Εντούτοις, δεδομένου ότι η τρίτη οδηγία δεν ορίζει ρητώς την έννοια αυτή, ο «επιβάτης» είναι απλώς ένας «ταξιδιώτης εντός ή επί ενός δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως οχήματος· οποιοσδήποτε χρήστης ενός τέτοιου οχήματος ο οποίος δεν είναι ούτε ο οδηγός, ούτε ο πιλότος, ούτε μέλος του πληρώματος» [20].

37. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σκοπός της τρίτης οδηγίας είναι να διασφαλίσει το υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών στον τομέα της ασφαλίσεως των αυτοκινήτων και ότι ο ευρύς ορισμός της έννοιας του «επιβάτη» παρέχει τη δυνατότητα να επιτευχθεί κατά τρόπο αποτελεσματικότερο ο σκοπός αυτός παρέχοντας προστασία σε κάθε πρόσωπο το οποίο ταξιδεύει εντός ενός οχήματος. Η Επιτροπή προσθέτει ότι ο όρος «όχημα» ορίζεται με μεγάλη γενικότητα στο άρθρο 1, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ρύθμιση προβλέπει μια ειδική εξαίρεση για τα πρόσωπα τα οποία εισέρχονται οικεία βουλήσει και εν γνώσει τους εντός κλεμμένου οχήματος. Αντιθέτως, η ρύθμιση αυτή ουδέν διαλαμβάνει σχετικά με την κατάσταση προσώπου που χρησιμοποιεί όχημα κατά τρόπο μη προβλεπόμενο από τον κατασκευαστή, μολονότι μπορεί προφανώς να θεωρηθεί ότι τούτο θέτει τα ίδια προβλήματα δημοσίας τάξεως.

38. Όσον αφορά τη δήλωση που περιλαμβάνεται στα πρακτικά του Συμβουλίου κατά τον χρόνο της εκδόσεως της κοινής θέσεως του Συμβουλίου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η γενική αυτή δήλωση, η οποία δεν περιλαμβάνεται σε διάταξη του παραγώγου δικαίου, δεν μπορεί να χρησιμεύσει για την ερμηνεία του [21]. Ειδικότερα, μια δήλωση η οποία έρχεται σε αντίθεση προς το γράμμα και την οικονομία μιας οδηγίας δεν μπορεί να τροποποιήσει την κατηγορία των προσώπων που πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση [22].

39. Επιπλέον, η Επιτροπή φρονεί ότι η δήλωση δεν συντάχθηκε ρητώς προκειμένου

18 — Απόφαση προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16.

19 — «Πρέπει 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 [...] της παρούσας αποφάσεως προκύπτει όμως ότι δεν προσδιορίζει το είδος της αστικής ευθύνης που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινητικών ατυχημάτων.»

20 — Ορισμός του New Shorter Oxford Dictionary, 1993, τον οποίον έχει δεχτεί η Επιτροπή.

21 — Αποφάσεις Antonissen, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 14, και της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-402/03, Skov κ.λπ. (Συλλογή 2006, σ. I-199).

22 — Βλ., κατ' αναλογίαν, την προπαρατεθείσα απόφαση Skov, σκέψη 43.

να διευκρινίσει την έννοια του «επιβάτη» καθ' εαυτήν ούτε, κατά συνέπεια, την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως. Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω δήλωση αφορά ορισμένες καταστάσεις στις οποίες η αποζημίωση θα μπορούσε να περιοριστεί βάσει εκτιμήσεων που συνδέονται με την ευθύνη του θύματος.

40. Ως προς τον περιορισμό αυτόν, η Επιτροπή επικαλείται την απόφαση επί της υποθέσεως Candolin [23] στην οποία το Δικαστήριο κλήθηκε να εξετάσει το κύρος διατάξεως του φινλανδικού δικαίου που παρείχε τη δυνατότητα μειώσεως της αποζημιώσεως ενός επιβάτη λόγω της δικής του ευθύνης στην περίπτωση που ο οδηγός του οχήματος τελούσε σε κατάσταση μέθης. Η Επιτροπή τονίζει ότι το Δικαστήριο απέρριψε, στην υπόθεση αυτή, τον ισχυρισμό ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν θέτει όριο στην εκτίμηση, βάσει της εθνικής νομοθεσίας που διέπει την αστική ευθύνη, της εκτάσεως της συμμετοχής του επιβάτη στην επέλευση της ζημίας που υπέστη και ότι μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις η έκταση της αποζημιώσεως μπορεί να περιοριστεί βάσει εξατομικευμένης εκτιμήσεως (και όχι βάσει γενικών και αφηρημένων κριτηρίων) [24]. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαί νει ότι, μετά τα πραγματικά περιστατικά που αποτελούν αντικείμενο της υποθέσεως στην κύρια δίκη, η τρίτη οδηγία τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ [25] η οποία προσέθεσε ένα νέο εδάφιο στο άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας [26].

23 — Απόφαση της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin (Συλλογή 2005, σ. I-5745).

24 — Προπαρατεθείσα απόφαση Candolin, σκέψεις 29 και 30.

25 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 9.

26 — «Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι κάθε νομική διάταξη ή συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου η οποία αποκλείει έναν επιβάτη από την ασφαλιστική κάλυψη λόγω του ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη κατά τον χρόνο του ατυχήματος, θα θεωρείται ανίσχυρη ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης αυτός.»

41. Εξάλλου, η Επιτροπή φρονεί ότι η κατάσταση ενός προσώπου το οποίο δέχεται απλώς ή επιλέγει να ταξιδεύσει σε μέρος του οχήματος το οποίο δεν είναι εξοπλισμένο με καθίσματα για επιβάτες δεν μπορεί να εξομοιωθεί προς τις όλως ιδιαίτερες και σοβαρές περιστάσεις που δικαιολογούν την εξαίρεση από την υποχρέωση ασφαλίσεως. Μια τέτοια εξαίρεση προβλέπει η τρίτη οδηγία για τους επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν οικεία βουλήσει και εν γνώσει τους σε κλεμμένο αυτοκίνητο, όπως επίσης η δεύτερη οδηγία η οποία προβλέπει παρέκκλιση από την υποχρέωση αποζημιώσεως όσον αφορά τα πρόσωπα τα οποία οικειοθελώς έλαβαν θέση εντός του οχήματος που προκάλεσε τη ζημία στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι γνώριζαν ότι το όχημα ήταν ανασφάλιστο.

42. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή φρονεί ότι η έννοια του «επιβάτη» για τους σκοπούς του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας έχει ευρύτατο περιεχόμενο που καλύπτει κάθε μεταφερόμενο εντός του οχήματος πρόσωπο.

2. Εκτίμηση

α) Η διατύπωση και η ρυθμιστική συνάφεια του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας

43. Μολονότι το άρθρο 1 της πρώτης οδηγίας ορίζει την έννοια του οχήματος, τούτο δεν συμβαίνει και με την έννοια του επιβάτη. Κατά τα λοιπά, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας αναφέρεται σε «όλους του επιβάτες, πλην του οδηγού», πράγμα που υποδηλώνει ότι η ιδιότητα του επιβάτη αποκλείει αυτήν του οδηγού [27].

44. Στο πλαίσιο μιας ευρείας ερμηνείας, η Ιρλανδική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι η έννοια του επιβάτη περιλαμβάνει κάθε πρόσωπο το οποίο βρίσκεται «εντός ή επί» ενός οχήματος.

45. Στην περίπτωση αυτή, το ερώτημα που τίθεται είναι αν πρέπει να εξαιρεθούν από τον κύκλο των εν ευρεία εννοία επιβατών τα πρόσωπα που βρίσκονται επί του οχήματος μολονότι το όχημα αυτό δεν προορίζεται για τη μεταφορά τους και/ή δεν είναι διαρρυθμισμένο προς τούτο.

46. Η Ιρλανδική Κυβέρνηση, υποστηριζόμενη από το MIBI, τάσσεται υπέρ μιας στενότερης έννοιας του επιβάτη, η οποία αποκλείει από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως τους τραυματισθέντες τρίτους που έλαβαν θέση εντός οχήματος το οποίο δεν προοριζόταν για τη μεταφορά τους ούτε ήταν διαρρυθμισμένο κατάλληλα προς τούτο. Η Ιρλανδική Κυβέρνηση αιτιολογεί την προσέγγιση αυτή μέσω της μέριμνας συνοχής προς τη ρύθμιση σχετικά με την οδική ασφάλεια, προβάλλοντας ότι η ένταξη των προσώπων αυτών στο πεδίο της υποχρεωτικής ασφαλίσεως θα ισοδυναμούσε με την ανάληψη ευθύνης από την ασφαλιστική εταιρία μιας σκόπιμα επικίνδυνης συμπεριφοράς.

47. Μολονότι η μέριμνα της Ιρλανδικής Κυβερνήσεως για τη διασφάλιση της συνοχής είναι άξια προσοχής, εντούτοις η προτεινόμενη από αυτήν ερμηνεία του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας τείνει να εισαγάγει μια διάκριση μεταξύ των τρίτων θυμάτων η οποία δεν απορρέει από το κείμενο της οδηγίας. Η Επιτροπή επισημαίνει ωστόσο ότι το ισχύον εν προκειμένω κοινοτικό δίκαιο προβλέπει ρητώς μια εξαίρεση από την υποχρέωση ασφαλίσεως σε σχέση με τους επιβάτες που ταξιδεύουν οικεία βουλήσει και εν γνώσει τους με κλεμμένο όχημα [28], καθώς και μια παρέκκλιση από την υποχρέωση αποζημιώσεως όσον αφορά τα πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν οικειοθελώς στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία εφόσον αποδεικνύεται ότι γνώριζαν ότι το όχημα ήταν ανασφάλιστο [29]. Ως εκ τούτου, δεν ενδείκνυται η έμμεση εισαγωγή περιορισμών στην κάλυψη της ασφαλίσεως των επιβατών.

27 — Σχετικά με τις δυσχέρειες για τον συγκεκριμένο καθορισμό του οδηγού, βλ. την άκρως διαφωτιστική μελέτη του Centre du droit de la consommation de l'université de Louvain η οποία αφορά την κατάσταση στη βελγική νομοθεσία: «La notion de conducteur sous l'empire de la loi du 21 novembre 1989», Forum de l'assurance 2006.

28 — Άρθρο 2, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας.

29 — Άρθρο 1, παράγραφος 4, τρίτο εδάφιο, της δεύτερης οδηγίας.

48. Όσον αφορά την έλλειψη καλύψεως των προσώπων που εκτίθενται οικειοθελώς σε κίνδυνο του οποίου την ύπαρξη έπρεπε να έχουν αντιληφθεί, σύμφωνα με την άποψη της Ιρλανδικής Κυβερνήσεως, πρέπει να μνημονευθεί η απόφαση Candolin [30], η οποία αφορούσε διάταξη του φινλανδικού δικαίου βάσει της οποίας είναι δυνατή η μείωση της αποζημιώσεως ενός επιβάτη —διά της παραδοχής της υπάρξεως πλημμελούς συμπεριφοράς η οποία συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας—, οσάκις ο οδηγός του οχήματος τελεί σε κατάσταση μέθης. Αφού τόνισε ότι οι τρεις πρώτες οδηγίες που αφορούν την ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων δεν προέβησαν στην εναρμόνιση των κανόνων περί αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι κανόνες αυτοί δεν μπορούν να θίξουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εν λόγω οδηγιών. Το Δικαστήριο δέχθηκε ότι τούτο μπορεί να συμβεί στην περίπτωση που το δικαίωμα αποζημιώσεως του θύματος περιοριζόταν βάσει γενικών και αφηρημένων κριτηρίων και όχι βάσει εξατομικευμένης εκτιμήσεως της συμπεριφοράς του. Μεταφερόμενη στην παρούσα υπόθεση, μολονότι οι διατάξεις της κρίσιμης εν προκειμένω εθνικής νομοθεσίας δεν αφορούν το δίκαιο της αστικής ευθύνης, η συλλογιστική αυτή θα μπορούσε να σημαίνει ότι η ασφαλιστική κάλυψη ορισμένων κατηγοριών μεταφερόμενων προσώπων δεν μπορεί να περιοριστεί ή να αποκλειστεί βάσει εκτιμήσεων που αφορούν την αφηρημένη επικινδυνότητα της συμπεριφοράς τους.

49. Τέλος, μολονότι η εν λόγω οδηγία δεν έχει εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η οδηγία 2005/14 επίσης υιοθέτησε μια περιοριστική προσέγγιση έναντι των περιορισμών της ασφαλιστικής καλύψεως των επιβατών. Πράγματι, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14 [31], προβλέπει ότι «[τ]α κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι κάθε νομική διάταξη ή συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου η οποία αποκλείει έναν επιβάτη από την ασφαλιστική κάλυψη λόγω του ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη κατά τον χρόνο του ατυχήματος, θα θεωρείται ανίσχυρη ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης αυτός». Η διάταξη αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι ο επιβάτης «δεν είναι συνήθως σε θέση να αξιολογεί δεόντως το επίπεδο μέθης του οδηγού» [32].

β) Επιδιωκόμενος σκοπός του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας

50. Πρέπει να αναζητηθεί αν ο σκοπός του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας επιρρωννύει τις ανωτέρω αντιρρήσεις που στηρίζονται στη διατύπωση του άρθρου αυτού και τη ρυθμιστική συνάφειά του.

51. Όσον αφορά την κάλυψη των επιβατών από την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινητι-

30 — Απόφαση προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 23.

31 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 9.

32 — Δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2005/14.

κών ατυχημάτων, η τρίτη οδηγία τροποποίησε αισθητά το κοινοτικό δίκαιο. Στο πλαίσιο της υποθέσεως Withers που αφορούσε πραγματικά περιστατικά παρεμφερή με αυτά της υποθέσεως που αποτελεί αντικείμενο της κύριας δίκης, το Δικαστήριο έκρινε σε σχέση με την πρώτη και τη δεύτερη οδηγία ότι «δεν αποκλείουν τη διατήρηση σε ισχύ μιας εθνικής νομοθεσίας η οποία δεν προβλέπει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτει τις σωματικές βλάβες των επιβατών που μεταφέρονται σε μέρος οχήματος, με εξαίρεση τα μεγάλα οχήματα των δημοσίων υπηρεσιών, εκτός αν το μέρος αυτό του οχήματος έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες», διότι τα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να είναι αρμόδια για τον καθορισμό του βαθμού καλύψεως των επιβατών [33].

52. Η νομολογία αυτή δεν έχει αποφασιστική σημασία για την υπό κρίση υπόθεση, δεδομένου ότι αντικείμενο της πρώτης οδηγίας ήταν να πληρωθούν τα «κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη» [34], επεκτείνοντας την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της τρίτης οδηγίας σε «όλους τους επιβάτες, πλην του οδηγού» [35].

53. Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονιστεί ότι η επέκταση αυτή αφορούσε την προστασία μιας «ιδιαίτερα τρωτής κατηγορίας δυνητικών θυμάτων» [36]. Ωστόσο, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, τρωτά είναι όλα τα μεταφερόμενα πρόσωπα. Αντιθέτως, οι εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με την ανάγκη υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών, όπως αυτή διατυπώνεται στην τρίτη αιτιολογική σκέψη, ουδόλως είναι πειστικές, διότι η επιταγή της προστασίας των καταναλωτών δεν μπορεί να αγνοήσει τη συμπεριφορά του μεταφερόμενου προσώπου, οσάκις αυτό εκτίθεται με τη βούλησή του σ' έναν κίνδυνο.

54. Λαμβανομένου υπόψη του ότι η τρίτη οδηγία επιδίωξε την εναρμόνιση του περιεχομένου και της εκτάσεως της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα, επιβάλλεται η εκτίμηση ότι η έννοια του επιβάτη του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο ομοιόμορφο σε κοινοτικό επίπεδο. Πράγματι, η έλλειψη μιας τέτοιας ομοιόμορφης ερμηνείας θα είχε ακριβώς ως αποτέλεσμα τη διαιώνιση των κενών τα οποία επιχειρεί να καλύψει η τρίτη οδηγία.

55. Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι η προτεινόμενη από την Ιρλανδική Κυβέρνηση ερμηνεία ενέχει τον κίνδυνο εισαγωγής νέων αποκλίσεων μεταξύ των κρατών μελών.

33 — Βλ. τη σκέψη 18 της προπαρατεθείσας στην υποσημείωση 12 διατάξεως.

34 — Πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας.

35 — Βλ. συναφώς την απόφαση Mendes Ferreira, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 34.

36 — Πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας.

Πράγματι, αν η έννοια του επιβάτη περιοριστεί στους επιβάτες που χρησιμοποιούν τις θέσεις που προβλέπονται για τη μεταφορά τους, θα μπορούσαν να ανακύψουν διαφορές ως προς τον υπολογισμό του αριθμού των επιβατών αυτών [37].

56. Στη συνάφεια αυτή, είναι δυσχερές να εξαρτηθεί η έννοια του επιβάτη του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας από τη συμπεριφορά του θύματος τροχαίου ατυχήματος. Στην πραγματικότητα, η συνεκτίμηση της επικινδυνότητας της συμπεριφοράς του θύματος τροχαίου ατυχήματος, είτε αυτό ήταν καθήμενο είτε όχι σε όχημα υποκείμενο στην υποχρέωση ασφαλίσεως, εμπίπτει στο δίκαιο της αστικής ευθύνης και όχι στο πεδίο εφαρμογής της ευθείας αγωγής του θύματος κατά του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης ή, ελλείψει τούτου, κατά του οργανισμού που αναφέρει το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας. Στον ασφαλιστή ή στον ως άνω οργανισμό επιτρέπεται να εναγάγει το πρόσωπο του οποίου η συμπεριφορά συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας.

γ) Συμπέρασμα

57. Τέλος, η μνεία από την Ιρλανδική Κυβέρνηση της κοινής δηλώσεως του Συμβουλίου και της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στα πρακτικά του Συμβουλίου κατά τον χρόνο υιοθετήσεως της κοινής θέσεως του Συμβουλίου, η οποία επαναλαμβάνεται στο προπαρατεθέν έγγραφο της 4ης Μαΐου 1990, ουδόλως ασκεί επιρροή. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μια γενική δήλωση στα πρακτικά του Συμβουλίου, η οποία δεν περιλαμβάνεται στο κείμενο διατάξεως του παραγώγου δικαίου, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ερμηνεία του [38]· εν πάση περιπτώσει, η εν λόγω δήλωση δεν αφορά τον περιορισμό της «αποζημιώσεως του επιβάτη», οσάκις αυτός συνέβαλε στην επέλευση της ζημίας του. Ως εκ τούτου, η δήλωση αυτή αφορά τους κανόνες αστικής ευθύνης και δεν μπορεί να περιορίσει την ισχύ των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που διασφαλίζουν την ομοιόμορφη ισχύ της ασφαλιστικής εγγυήσεως, αποκλειομένου οποιουδήποτε περιορισμού, πλην ρητώς προβλεπόμενης εξαιρέσεως, σε σχέση με τη συμπεριφορά του επιβάτη.

58. Το άρθρο 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει στα κράτη μέλη να διατηρούν σε ισχύ εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει τον αποκλεισμό της υποχρεώσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τις σωματικές βλάβες τις οποίες υφίστανται τα πρόσωπα που μεταφέρονται σε μέρη

37 — Βλ., π.χ., για τη Γαλλία, το άρθρο A211-3 του Code des assurances: «η μεταφορά θεωρείται ότι πραγματοποιείται σε συνθήκες επαρκούς ασφάλειας: α) όσον αφορά τα οχήματα τουρισμού, [...] οσάκις οι επιβάτες μεταφέρονται στο εσωτερικό των οχημάτων, β) όσον αφορά τα οχήματα για επαγγελματική χρήση, οσάκις τα μεταφερόμενα πρόσωπα κάθονται είτε στο εσωτερικό της καμπίνας είτε επί πλατφόρμας εξοπλισμένης με κιγκλίδωμα είτε στο εσωτερικό περίκλειστης καρότσας και εφόσον δεν υπερβαίνουν τον αριθμό των οκτώ πέραν του οδηγού, [...] *για την εφαρμογή των προηγούμενων διατάξεων, τα παιδιά κάτω των δέκα ετών υπολογίζονται κατά το ήμισυ [...]*» (η υπογράμμιση δική μου).

38 — Βλ. τις προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 21 αποφάσεις.

του οχήματος τα οποία δεν έχουν σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες.

Γ — *Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος*

59. Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας παρέχει στους ιδιώτες δικαιώματα τα οποία αυτοί θα μπορούσαν να επικαλεστούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

1. Σύνοψη των επιχειρημάτων των διαδίκων

60. Η *E. Farrell* και η *Επιτροπή* υποστηρίζουν ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας παρέχει ορισμένα δικαιώματα τα οποία οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεστούν ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Αντιθέτως, η *Ιρλανδική Κυβέρνηση* και το *MIBI* υποστηρίζουν ότι ούτε καν τίθεται τέτοιο ζήτημα, δεδομένου ότι η ανωτέρω οδηγία έχει μεταφερθεί ορθά.

61. Η *E. Farrel* υποστηρίζει ότι, οσάκις οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη είναι αρκούντως σαφείς και ακριβείς, μια οδηγία μπορεί να παράγει άμεσα αποτελέσματα. Κατά την άποψή της, το γεγονός ότι το Δικαστήριο φρονεί ότι τούτο συμβαίνει στην περίπτωση της τρίτης οδηγίας απορρέει από τη διατύπωση της προπαρατεθείσας διατάξεως Withers. Κατά την άποψή της, το γεγονός ότι, με το σημείο 20 της διατάξεως αυτής [39], το Δικαστήριο δεν αποφάνθηκε ότι η τρίτη οδηγία δεν έχει τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά προκειμένου να παράγει άμεσα αποτελέσματα, δεικνύει ότι μόνον η ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα εμπόδιζε την επίκληση της τρίτης οδηγίας. Ως εκ τούτου, η E. Farrell φρονεί ότι στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι «[το] άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας μπορεί να παράγει άμεσα αποτελέσματα δεδομένου ότι αναγνωρίζει ορισμένα δικαιώματα με αρκούντως ακριβείς και σαφείς όρους».

62. Η *Ιρλανδική Κυβέρνηση*, υποστηριζόμενη από το *MIBI*, φρονεί ότι, δεδομένου ότι μετέφερε ορθώς την τρίτη οδηγία στην εσωτερική νομοθεσία της, δεν είναι αναγκαίο να γίνει επίκληση του άμεσου αποτελέσματος της οδηγίας αυτής. Εντούτοις, υπό την επιφύλαξη της απόψεως αυτής, υποστηρίζει ότι αυτό το άμεσο αποτέλεσμα ουδόλως απορρέει από την προπαρατεθείσα διάταξη Withers. Το MIBI αμφισβητεί ότι αποτελεί κρατική οντότητα κατά την έννοια των κριτηρίων της αποφάσεως Foster [40]: για έναν τέτοιο χαρακτηρισμό, το MIBI πρέπει να είναι οργανισμός ή φορέας υποκείμενος στην εξουσία ή τον έλεγχο του κράτους ή να διαθέτει εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με αυτές που απορρέουν από τους ισχύοντες στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες.

39 — «Ωστόσο, το ατύχημα που προκάλεσε τη διαφορά της κύριας δίκης συνέβη [...], ήτοι πριν από τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο που καθόρισε η τρίτη οδηγία για την Ιρλανδία [...]. Συνεπώς, οι διάδικοι της κύριας δίκης δεν μπορούν να επικαλεστούν την οδηγία αυτή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.»

40 — Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1990, C-188/89, Foster (Συλλογή 1990, σ. I-3313, σκέψη 18).

63. Η *Επιτροπή* υπενθυμίζει ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται απευθείας τις διατάξεις μιας οδηγίας έναντι των κρατών μελών, εφόσον οι διατάξεις αυτές δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς. Κατά συνέπεια, τίθεται καταρχάς το ερώτημα αν το MIBI αποτελεί κρατική οντότητα βάσει των κριτηρίων της αποφάσεως Foster [41]. Για να είναι δυνατός ο χαρακτηρισμός αυτός, το MIBI πρέπει να είναι οργανισμός ή οντότητα που να υπόκειται στον ιεραρχικό ή άλλο έλεγχο του κράτους ή που να έχει εξουσίες πολύ ευρύτερες από αυτές που συνάγονται από τους κανονισμούς που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ενόψει της ιδιαίτερης δημόσιας λειτουργίας που επιτελεί το MIBI, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το MIBI αποτελεί κρατική οντότητα. Περαιτέρω, η Επιτροπή επικαλείται μια απόφαση του Circuit Court (Ιρλανδία), το οποίο κατέληξε σε παρεμφερές συμπέρασμα [42].

64. Κατά την Επιτροπή, στην περίπτωση αυτή δεν απομένει παρά να εξεταστεί αν οι όροι του άρθρου 1 της τρίτης οδηγίας δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς προκειμένου να είναι δυνατή η επίκλησή τους κατά του MIBI. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το άρθρο αυτό ορίζει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών πλην του οδηγού που απορρέουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος με μόνη ρητή εξαίρεση την περίπτωση αυτών που επιβαίνουν εν γνώσει τους επί κλεμμένου οχήματος. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή φρονεί ότι το εν λόγω άρθρο παρέχει τη δυνατότητα εντοπισμού τόσο των δικαιούχων όσο και το είδος της ευθύνης που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση. Προσθέτει ότι, βεβαίως, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας αφήνει στα κράτη μέλη ορισμένη εξουσία εκτιμήσεως ως προς τον τρόπο οργανώσεως του συστήματός τους υποχρεωτικής ασφαλίσεως, πλην όμως αυτή η εξουσία εκτιμήσεως έχει αμιγώς οργανωτικό χαρακτήρα και δεν αφορά την έκταση της βασικής υποχρεώσεως ασφαλίσεως. Η Επιτροπή προτείνει ως εκ τούτου στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

2. Εκτίμηση

65. Λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως που αποτελεί αντικείμενο της κύριας δίκης, είναι προφανές ότι το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν η ενάγουσα μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας προκειμένου να μην εφαρμοστούν οι διατάξεις του εθνικού δικαίου που αποκλείουν από τις ευεργετικές συνέπειες της υποχρεωτικής ασφαλίσεως —και, ως εκ τούτου, από τις παροχές του MIBI— τα πρόσωπα που ταξιδεύουν σε οποιοδήποτε τμήμα ενός οχήματος το οποίο δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με θέσεις για επιβάτες.

41 — Απόφαση προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 40.

42 — Απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 1999, Dublin Bus κατά MIBI.

66. Κατά τη νομολογία[43], οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται έναντι του κράτους μόνον τις διατάξεις που είναι απαλλαγμένες αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς.

67. Το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας προβλέπει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση «καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος», με μόνη εξαίρεση τα πρόσωπα που ταξιδεύουν εν γνώσει τους σε κλεμμένο όχημα. Δεδομένου ότι το εν λόγω άρθρο παρέχει τη δυνατότητα να εντοπιστούν τόσο οι δικαιούχοι όσο και η φύση της ευθύνης που πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση, είναι σαφές ότι παρέχει στους ενδιαφερόμενους ιδιώτες ένα ανεπιφύλακτο και αρκούντως σαφές δικαίωμα. Το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να ανατραπεί από το γεγονός ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας παραπέμπει στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας το οποίο επιβάλλει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν «όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του[ς] να καλύπτεται από ασφάλιση». Πράγματι, μολονότι οι οδηγίες που εκδόθηκαν στη συνέχεια άφησαν στα κράτη μέλη ορισμένη ελευθερία δράσεως στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεών τους περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως των αυτοκινήτων, εντούτοις διευκρίνισαν το περιεχόμενο και την έκταση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης των αυτοκινήτων· όσον αφορά τους επιβάτες, μια έννοια της οποίας ο ορισμός προκύπτει αποκλειστικά από το κοινοτικό δίκαιο, η νομική θέση τους μπορεί να ορισθεί βάσει τριών διαδοχικών γενεών οδηγιών.

68. Υπάρχει μια συγκεκριμένη δυσχέρεια που απορρέει εν προκειμένω από το γεγονός ότι το όχημα που προκάλεσε το ατύχημα ήταν ανασφάλιστο καθώς και από το γεγονός ότι το θύμα, ήτοι η E. Farrell, ζήτησε αποζημίωση από το MIBI ως εγκεκριμένο οργανισμό κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας.

69. Στην περίπτωση οργανισμού ιδιωτικού δικαίου του οποίου τα μέλη είναι οι ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν στην Ιρλανδία στην αγορά της ασφαλίσεως αυτοκινήτων και ο οποίος συνδέεται με το κράτος με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου[44] προκειμένου να διασφαλίσει την εκτέλεση των καθηκόντων του οργανισμού τον οποίον προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, πρέπει να διευκρινιστεί αν το MIBI μπορεί να θεωρηθεί ως κρατική οντότητα κατά την έννοια των κριτηρίων της αποφάσεως Foster[45]. Κατά το Δικαστήριο, «οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τις ανεπιφύλακτες και επαρκώς σαφείς διατάξεις των οδηγιών έναντι οργανισμών ή φορέων που υπόκεινται στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους ή που έχουν εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες

43 — Βλ., π.χ., την απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1983, 8/81, Becker (Συλλογή 1983, σ. 53).

44 — Σύμβαση της 21ης Δεκεμβρίου 1988 που συνήψε το MIBI με τον Υπουργό Περιβάλλοντος.

45 — Απόφαση προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 40, σκέψη 18.

που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες». Επομένως, κατά το Δικαστήριο, «εν πάση περιπτώσει, μεταξύ των φορέων έναντι των οποίων είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγιών που μπορούν να έχουν άμεσο αποτέλεσμα περιλαμβάνεται ένας οργανισμός στον οποίο, ασχέτως της νομικής μορφής του, έχει ανατεθεί δυνάμει πράξεως της δημοσίας αρχής η παροχή υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος υπό την εποπτεία της αρχής αυτής και ο οποίος έχει, προς τούτο, εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες» [46].

70. Το ζήτημα αποκτά ιδιαίτερη σημασία στον βαθμό που το κοινοτικό πλαίσιο της ασφαλίσεως αυτοκινήτων εντάσσεται σ' ένα παλαιότερο σύστημα [47], στο οποίο μεγάλη θέση κατείχαν οι επαγγελματίες ασφαλιστές για τη δημιουργία των εθνικών γραφείων και των εθνικών ταμείων εγγυήσεως σε σχέση με τα αυτοκίνητα και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή του κοινοτικού πλαισίου στα κράτη μέλη διέρχεται σε μεγάλο βαθμό από δομές του ιδιωτικού δικαίου.

71. Λαμβανομένων υπόψη των ανεπαρκών στοιχείων που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο σε σχέση με το MIBI, είναι δυσχερές να λεχθεί άνευ ετέρου ότι ο οργανισμός αυτός υπόκειται στην εξουσία ή τον έλεγχο του κράτους και δεν είναι βέβαιο ότι διαθέτει εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με αυτές που απορρέουν από τους ισχύοντες στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες. Αντιθέτως, δεν αμφισβητείται ότι το MIBI επιτελεί τα καθήκοντα ενός εγκεκριμένου οργανισμού κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, ο οποίος έχει επιφορτιστεί με την αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούν οχήματα αγνώστων στοιχείων ή ανασφάλιστα οχήματα. Η αποστολή αυτή έχει δημόσιο χαρακτήρα, δεδομένου ότι την προβλέπει η ίδια η δεύτερη οδηγία, ο δε έλεγχος του κράτους ασκείται διά της εγκρίσεως —μέσω συμβάσεως εν προκειμένω— του εν λόγω οργανισμού [48].

72. Εν κατακλείδι, φρονώ ότι το MIBI μπορεί να εξομοιωθεί προς το κράτος ως εγκεκριμένος οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την αποστολή που αναθέτει στους εν λόγω οργανισμούς η δεύτερη οδηγία και, ως εκ τούτου, οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

46 — Προπαρατεθείσα απόφαση, σκέψη 20.

47 — Βλ. ανωτέρω σημεία 23 επ.

48 — Σχετικά με το ζήτημα της εξομοιώσεως προς το κράτος ενός ιδιωτικού οργανισμού με επαγγελματικό χαρακτήρα, βλ. επίσης Wernicke, S., *Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht,* Baden-Baden 2002, σ. 186 επ. Ο συγγραφέας δέχεται την εξομοίωση στην περίπτωση που ένας ιδιώτης επιφορτίζεται με μια αποστολή δημόσιου χαρακτήρα της οποίας η εκτέλεση ανατίθεται στο κράτος δυνάμει του κοινοτικού δικαίου, δεδομένου ότι, στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας, η εκτέλεση της αποστολής αυτής έχει ανατεθεί αποκλειστικά στον εν λόγω ιδιώτη (βλ. όπ.π. σ. 190). Εντούτοις, ο συγγραφέας δεν δέχεται την εξομοίωση παρά μόνο στον βαθμό που απαιτείται για την εκτέλεση της αποστολής δημόσιου χαρακτήρα. Η λύση αυτή τυγχάνει γενικής αποδοχής, διότι διασφαλίζει τη δυνατότητα επικλήσεως των σαφών και απαλλαγμένων αιρέσεων διατάξεων του παράγωγου δικαίου στο σύνολο των κρατών μελών, ανεξαρτήτως της φύσεως του οργανισμού τον οποίον επιλέγει το κράτος για την εκτέλεση της αποστολής δημόσιου χαρακτήρα που προβλέπει το κοινοτικό δίκαιο.

IV — Πρόταση

73. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου:

1) Το άρθρο 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει σε κράτος μέλος να διατηρεί σε ισχύ εθνική νομοθεσία που προβλέπει τον αποκλεισμό της υποχρεώσεως ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες που υπέστησαν οι ιδιώτες οι οποίοι ταξίδευαν σε μέρη του οχήματος τα οποία δεν είχαν σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με θέσεις για επιβάτες.

2) Οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως το άρθρο 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.