



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NILLO JÄÄSKINEN
της 11ης Ιουλίου 2013¹

Υπόθεση C-22/12

Katarína Haasová
κατά
Rastislav Petrík,
Blanka Holingová

[αίτηση του Krajský súd v Prešove (Σλοβακία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

Υπόθεση C-277/12

Vitālijs Drozdovs, εκπροσωπούμενος από τη Valentīna Balakireva,
κατά
AAS Baltikums

[αίτηση του Augstākās tiesas Senāts (Λεττονία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προσέγγιση των νομοθεσιών — Υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων — Ζημίες που καλύπτονται από την εν λόγω ασφάλιση — Οδηγία 72/166/ΕΟΚ — Άρθρο 3, παράγραφος 1 — Οδηγία 84/5/ΕΟΚ — Άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2 — Οδηγία 90/232/ΕΟΚ — Άρθρο 1 — Έννοια της “σωματικής βλάβης” — Κάλυψη και μη περιουσιακής ζημίας — Αποζημίωση για μη περιουσιακή ζημία που προκαλείται από τον θάνατο οικείου προσώπου σε κυκλοφοριακό ατύχημα — Ελάχιστα ποσά εγγυήσεως»

I – Εισαγωγή

1. Οι δύο υποθέσεις που αποτελούν το αντικείμενο των παρούσων προτάσεων αφορούν την ενδεχόμενη αποζημίωση, με βάση την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων, για θάνατο οικείου προσώπου σε τροχαίο ατύχημα². Λαμβανομένου υπόψη ότι οι εν λόγω υποθέσεις έχουν κοινά στοιχεία και ιδίως ότι το κεντρικό νομικό ζήτημα που θέτουν είναι το ίδιο, κρίθηκε σκόπιμο να αναπτυχθούν κοινές προτάσεις γι' αυτές, μολονότι, λόγω ελλείψεως πραγματικής συναφείας μεταξύ τους, δεν εξετάστηκε το ενδεχόμενο συνεκδίκασής τους από το Δικαστήριο.

2. Η πρώτη υπόθεση, που καταχωρίστηκε με τον αριθμό C-22/12 (στο εξής: υπόθεση Haasová), αφορά την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Krajský súd v Prešove (Σλοβακία) με την οποία ζητείται να ερμηνευθεί 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

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — Η εγγύτητα με το πρόσωπο αυτό, το οποίο είναι το άμεσο θύμα του ατυχήματος, μπορεί να απορρέει, σε ορισμένες έννομες τάξεις, όχι αποκλειστικά από σχέση συγγενείας, όπως συμβαίνει στις εδώ εξεταζόμενες υποθέσεις, αλλά και από στενούς συναισθηματικούς δεσμούς που υλοποιούνται, ιδίως, με την πραγματική συμβίωση. Προκειμένου να συμπεριλάβει τις περιπτώσεις αυτές, η ορολογία που χρησιμοποιείται στις παρούσες προτάσεις δεν περιορίζεται μόνο στα μέλη της οικογένειας.

τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής³ (στο εξής: πρώτη οδηγία), και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, 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 οχημάτων⁴ (στο εξής: τρίτη οδηγία).

3. Η δεύτερη υπόθεση, που καταχωρίστηκε με τον αριθμό C-277/12 (στο εξής: υπόθεση Drozdovs), αφορά την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Augstākās tiesas Senāts (Λεττονία) με την οποία ζητείται να ερμηνευθεί και πάλι το άρθρο 3 της πρώτης οδηγίας, καθώς και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, 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 οχημάτων⁵ (στο εξής: δεύτερη οδηγία).

4. Από τον συνδυασμό των ερωτημάτων που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο στο πλαίσιο των υποθέσεων Haasoná και Drozdovs προκύπτουν τρία ζητήματα.

5. Πρώτον, το κύριο ζήτημα το οποίο τίθεται στο πλαίσιο αμφοτέρων των υποθέσεων είναι αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας⁶ έχουν την έννοια ότι μια μη περιουσιακή βλάβη ή ηθική βλάβη (στο εξής: μη περιουσιακή βλάβη⁷) όπως αυτή που προκαλείται συνεπεία του θανάτου συγγενικού προσώπου ή συζύγου σε τροχαίο ατύχημα, αποτελεί μέρος των ζημιών που πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων. Σχετικώς απαιτείται, ιδίως, να προσδιοριστεί το νόημα και το εύρος του όρου «σωματικές βλάβες» που περιέχεται στις δύο τελευταίες αυτές διατάξεις, ούτως ώστε να διευκρινιστεί αν ο όρος αυτός μπορεί να συμπεριλαμβάνει τη μη περιουσιακή ζημία την οποία υφίστανται οι οικείοι προσώπου που έχασε τη ζωή του σε τροχαίο ατύχημα στο οποίο αυτοί δεν εμπλέκονται άμεσα.

6. Δεύτερον, με το δεύτερο ερώτημα που υποβλήθηκε στο πλαίσιο της υποθέσεως Drozdovs, το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί αν, στην περίπτωση που θα γινόταν δεκτό ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν πρόσφορα μέτρα προκειμένου η αποζημίωση σε μια τέτοια περίπτωση να καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας, τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να θεσπίσουν ρύθμιση η οποία θέτει ορισμένο όριο στο ποσό της εν λόγω αποζημιώσεως που υποχρεούται να καλύψει ο ασφαλιστής και η οποία μάλιστα ορίζει το ποσό αυτό σε επίπεδο σαφώς χαμηλότερο των ελαχίστων ποσών αποζημιώσεως που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες.

7. Τρίτον, το δεύτερο ερώτημα που υποβλήθηκε στο πλαίσιο της υποθέσεως Haasoná αφορά, κατ' ουσίαν, την αντίθετη από την προηγούμενη περίπτωση, ήτοι την περίπτωση όπου μια εθνική ρύθμιση η οποία δεν προβλέπει την υποχρέωση μιας τέτοιας αποζημιώσεως θεωρείται ότι συμβιβάζεται με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας. Το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί αν, στην περίπτωση αυτή, δικαστήριο κράτους μέλους θα μπορούσε να ερμηνεύσει την εν λόγω ρύθμιση υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών του δικαίου της Ένωσης προκειμένου να επιδικάσει μια τέτοια αποζημίωση παρά το αντίθετο γράμμα των διατάξεων του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου.

3 — ΕΕ L 103, σ. 1.

4 — ΕΕ L 129, σ. 33.

5 — ΕΕ L 8, σ. 17.

6 — Οι τρεις οδηγίες που ενδιαφέρουν εν προκειμένω καταργήθηκαν, μαζί με άλλες, από την οδηγία 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 263, σ. 11), με την οποία πραγματοποιήθηκε και η κωδικοποίησή τους.

7 — Γνωρίζοντας ότι τα δύο αιτούντα δικαστήρια καθώς και οι εθνικές νομοθεσίες και η θεωρία χρησιμοποιούν εναλλακτικά όρους όπως «μη περιουσιακή βλάβη» ή «ηθική βλάβη», το νομικό περιεχόμενο των οποίων ενδέχεται να ποικίλλει, προτίμησα, στις παρούσες προτάσεις, την έκφραση «μη περιουσιακή βλάβη», την οποία θεωρώ πιο ουδέτερη.

II – Το νομικό πλαίσιο

A – Το δίκαιο της Ένωσης⁸

1. Η πρώτη οδηγία

8. Στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 της πρώτης οδηγίας τονίζεται, αφενός, ότι οι συνοριακοί έλεγχοι της υποχρέωσης προς ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων έχει ως σκοπό τη διαφύλαξη των συμφερόντων των προσώπων τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν θύματα ατυχημάτων που προξενούνται από τέτοια οχήματα και, αφετέρου, ότι οι διαφορές μεταξύ των σχετικών εθνικών ρυθμίσεων είναι δυνατόν να παρακωλύσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων και των προσώπων εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και, ως εκ τούτου, έχουν άμεση επίπτωση στην εγκαθίδρυση και στη λειτουργία της κοινής αγοράς.

9. Στο άρθρο 1, σημείο 2, της εν λόγω οδηγίας ορίζεται ότι, κατ' αυτήν, ως «ζημιωθείς» νοείται «το πρόσωπο το οποίο δικαιούται αποκατάστασης της ζημίας που προεκλήθη από οχήματα».

10. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι «[κ]άθε 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».

2. Η δεύτερη οδηγία

11. Κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της δεύτερης οδηγίας, οι μεγάλες αποκλίσεις που εξακολουθούν να υφίστανται όσον αφορά την έκταση της υποχρέωσης ασφαλίσεως μεταξύ των νομοθεσιών των διαφόρων κρατών μελών έχουν άμεση επίπτωση στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της κοινής αγοράς.

12. Οι αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 της εν λόγω οδηγίας προσθέτουν ότι «δικαιολογείται ιδιαίτερα να διευρυνθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως και στην ευθύνη που γεννάται στην περίπτωση υλικών ζημιών» και ότι «τα ποσά μέχρι τα οποία είναι υποχρεωτική η ασφάλιση πρέπει να διασφαλίζουν οπωσδήποτε στα θύματα ικανοποιητική αποζημίωση όποιο κι αν είναι το κράτος μέλος στο οποίο έγινε το ατύχημα».

13. Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της εν λόγω οδηγίας ορίζει τα εξής:

«1. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] καλύπτει υποχρεωτικά τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.

3.

8 — Για το πώς εξελίχθηκε το δίκαιο της Ένωσης στον τομέα για τον οποίο πρόκειται, βλ. τις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα V. Trstenjak στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-300/10, Marques Almeida (σημεία 5 επ. και εκεί παρατιθέμενες παραπομπές στη θεωρία).

2. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγυήσεως, που ενδεχομένως απαιτούνται από τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί τα ποσά υποχρεωτικής ασφαλίσεως 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 ανά ατύχημα για τις υλικές ζημίες, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν αντί των προηγούμενων ελάχιστων ποσών ελάχιστο ποσό 500 000 ECU για τις σωματικές βλάβες, όταν υπάρχουν πολλά θύματα στο ίδιο ατύχημα, ή ένα ελάχιστο συνολικό ποσό 600 000 ECU ανά ατύχημα, για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημίες, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων ή τη φύση των ζημιών»⁹.

4. Η τρίτη οδηγία

14. Στην αιτιολογική σκέψη 4 της τρίτης οδηγίας υπογραμμίζεται ότι «θα πρέπει να διασφαλιστεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το που λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας». Κατά την αιτιολογική σκέψη 5 αυτής, «υπάρχουν [ειδικότερα] κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη [και] πρέπει να πληρωθούν τα κενά αυτά ώστε να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

15. Το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ιδίως ότι «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».

B – Το εθνικό δίκαιο

1. Το δίκαιο της Τσεχίας (υπόθεση Haasová)

16. Μολονότι τα προδικαστικά ερωτήματα που έχουν υποβληθεί στο πλαίσιο της υπόθεσης Haasová αφορούν τόσο διατάξεις του δικαίου της Τσεχίας όσο και διατάξεις του δικαίου της Σλοβακίας¹⁰, στις παρούσες προτάσεις μνημονεύονται μόνο οι πρώτες, δεδομένου ότι είναι εφαρμοστέες *ratione materiae* όσον αφορά την αστική ευθύνη που προκύπτει από το ατύχημα για το οποίο πρόκειται, δυνάμει της Συμβάσεως για το εφαρμοστέο δίκαιο στα τροχαία ατυχήματα, η οποία συνήφθη στη Χάγη στις 4 Μαΐου 1971¹¹ (στο εξής: Σύμβαση της Χάγης του 1971), διευκρινιζομένου, ωστόσο, ότι τούτο δεν προδικάζει ποιο δίκαιο είναι εφαρμοστέο όσον αφορά άλλα θέματα που διέπονται από την ασφαλιστική σύμβαση¹².

9 — Η εν λόγω παράγραφος 2 τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/EK 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/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (ΕΕ L 149, σ. 14, με προθεσμία μεταφοράς μέχρι τις 11 Ιουνίου 2007), οπότε τα προβλεπόμενα ποσά ορίστηκαν, για τις σωματικές βλάβες, σε ελάχιστο ποσό κάλυψης 1 εκατομμυρίου ευρώ, όταν υπάρχει ένα μόνο θύμα, ή 5 εκατομμυρίων ευρώ ανά ατύχημα, ανεξαρτήτως του αριθμού των θυμάτων, για δε τις υλικές ζημίες, σε ποσό 1 εκατομμυρίου ευρώ ανά ατύχημα, ανεξαρτήτως του αριθμού των θυμάτων.

10 — Ιδίως, το άρθρο 4 του σλοβακικού νόμου 381/2001 σχετικά με τη σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: σλοβακικός νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση).

11 — Το κείμενο της οποίας είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο της Διάσκεψης της Χάγης για το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (www.hcch.net).

12 — Βλ., σχετικώς, τα σημεία 48 επ. των παρούσων προτάσεων.

α) Ο τσεχικός αστικός κώδικας

17. Το άρθρο 11 του νόμου 40/1964¹³ περί του αστικού κώδικα (στο εξής: τσεχικός Αστικός Κώδικας) ορίζει ιδίως ότι «κάθε φυσικό πρόσωπο έχει δικαίωμα για προστασία της προσωπικότητάς του και ιδίως της ζωής του».

18. Κατά το άρθρο 13 του ως άνω κώδικα:

«1) Πάν φυσικό πρόσωπο έχει ιδίως το δικαίωμα να απαιτήσει την παύση των παρανόμων προσβολών του δικαιώματος για προστασία της προσωπικότητάς του, την άρση των συνεπειών των προσβολών αυτών και την προσήκουσα ικανοποίηση των αιτημάτων του.

2) Στον βαθμό που δεν έχει λάβει επαρκή ικανοποίηση κατά την έννοια της παραγράφου 1, ιδίως επειδή εθίγη ουσιωδώς η αξιοπρέπειά του ή η κοινωνική του υπόληψη, το φυσικό πρόσωπο δικαιούται επίσης να του παρασχεθεί χρηματική αποκατάσταση της μη περιουσιακής του ζημίας.

3) Το ύψος της αποκατάστασης που προβλέπεται στην παράγραφο 2 προσδιορίζεται από το δικαστήριο, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους της προκληθείσης ζημίας και των περιστάσεων υπό τις οποίες προκλήθηκε η εν λόγω προσβολή του δικαιώματος».

19. Στο άρθρο 444, παράγραφος 3, στοιχείο α, του εν λόγω κώδικα ορίζεται ότι, σε περίπτωση θανάτου, ο/η επιβιώσας/ασα σύζυγος δικαιούται αποζημιώσεως ποσού 240 000 τσεχικών κορώνων (CZK), ήτοι περίπου 9 300 ευρώ, για την απώλεια της/του συζύγου του/της.

β) Ο τσεχικός νόμος περί υποχρεωτικής ασφάλισης

20. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του νόμου 168/1999¹⁴ για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (στο εξής: τσεχικός νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση) ορίζει ιδίως ότι η εν λόγω ασφάλιση «καλύπτει κάθε πρόσωπο που ευθύνεται για τη ζημία που προκύπτει από την κυκλοφορία του οχήματος στο οποίο αναφέρεται η ασφαλιστική σύμβαση».

21. Στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου διευκρινίζεται ότι, με την επιφύλαξη αντιθέτων διατάξεων του ίδιου νόμου, «ο ασφαλισμένος δικαιούται να αξιώσει από τον ασφαλιστή να αποζημιώσει για λογαριασμό του το ζημιωθέν πρόσωπο, εντός του πλαισίου και για το ποσό που προβλέπει ο αστικός κώδικας, [ιδίως] για την προκληθείσα σωματική βλάβη ή τον θάνατο [...], εφόσον το ζημιωθέν πρόσωπο θεμελίωσε και απέδειξε το δικαίωμά του και το ζημιογόνο γεγονός το οποίο προξένησε τη ζημία και για το οποίο παρέχει κάλυψη ο ασφαλιστής επήλθε κατά τη διάρκεια ισχύος της συμβάσεως, εξαιρουμένης τυχόν περιόδου διακοπής».

13 — Νόμος κυρωθείς στις 26 Φεβρουαρίου 1964.

14 — Νόμος κυρωθείς στις 30 Ιουλίου 1999.

2. Το λεττονικό δίκαιο (υπόθεση Drozdovs)

α) Ο λεττονικός νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση

22. Ο λεττονικός νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης των ιδιοκτητών τροχαίων οχημάτων¹⁵, γνωστός ως «νόμος OCTA» (στο εξής: λεττονικός νόμος για την υποχρεωτική ασφάλιση), έφερε στο εθνικό δίκαιο, μεταξύ άλλων, τις διατάξεις της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας. Οι ακόλουθες διατάξεις παρατίθενται όπως ίσχυαν κατά τον χρόνο επελεύσεως των πραγματικών περιστατικών.

23. Κατά το άρθρο 15 του εν λόγω νόμου, που φέρει τον τίτλο «Όρια της ευθύνης του ασφαλιστή»:

«(1) Σε περίπτωση ατυχήματος, ο ασφαλιστής ο οποίος έχει αναλάβει την ασφάλιση της αστικής ευθύνης του κυρίου του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα [...] [υποχρεούται] να καταβάλει τη σχετική αποζημίωση, εντός των ορίων της ευθύνης του ασφαλιστή:

- 1) μέχρι του ποσού των 250 000 λεττονικών λάτς [LVL] για κάθε πρόσωπο που υπέστη προσωπική ζημία,
- 2) μέχρι του ποσού των 70 000 λεττονικών λάτς [LVL] για υλική ζημία, ανεξαρτήτως του αριθμού των τρίτων ζημιωθέντων,

(2) Οι τρίτοι μπορούν να απαιτήσουν αποζημίωση, με βάση το κοινό δίκαιο, για τις ζημίες που δεν αποκαθίστανται δυνάμει του παρόντος νόμου και που υπερβαίνουν τα όρια της ευθύνης του ασφαλιστή.»

24. Το άρθρο 19 του εν λόγω νόμου παραθέτει τα είδη των βλαβών, περιουσιακών ή μη, θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων εμπιπτοντων στον νόμο. Μεταξύ των μη περιουσιακών βλαβών, που ορίζονται ως «βλάβες συνδεόμενες με τον πόνο και την ψυχική οδύνη», η παράγραφος 2, σημείο 3, αναφέρει, ιδίως, «τον θάνατο του προσώπου από το οποίο συντηρείται ο παθών». Στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού διευκρινίζεται ότι «[τ]ο ποσό και ο τρόπος υπολογισμού των ασφαλιστικών αποζημιώσεων για περιουσιακές και μη περιουσιακές ζημίες των προσώπων ορίζονται από το Συμβούλιο των Υπουργών».

25. Στο άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο α, του ιδίου νόμου προβλέπεται ότι τα ανήλικα τέκνα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που έχουν υιοθετηθεί, έχουν δικαίωμα στην ασφαλιστική αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου του προσώπου από το οποίο συντηρούνται.

Το λεττονικό διάταγμα 331

26. Το διάταγμα 331 του Συμβουλίου των Υπουργών της 17ης Μαΐου 2005, σχετικά με το ύψος και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστικών αποζημιώσεων για την ηθική βλάβη που προκαλείται εις βάρος προσώπων¹⁶ (στο εξής: λεττονικό διάταγμα 331) εκδόθηκε για τους σκοπούς θέσεως σε εφαρμογή του άρθρου 19, παράγραφος 3, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση.

15 — Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis*, 2004, αριθ. 65 (3013).

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem, *Latvijas Vēstnesis*, 2005, αριθ. 80 (3238).

27. Τα άρθρα 7 και 10 του εν λόγω διατάγματος ορίζουν ότι το ύψος των ασφαλιστικών αποζημιώσεων που καταβάλλονται για την ψυχική οδύνη που συνεπάγεται ο θάνατος προσώπου από το οποίο συντηρείτο ο ζημιωθείς ανέρχεται σε 100 LVL για κάθε αιτούντα και ανά άτομο, κατά την έννοια του άρθρου 23, παράγραφος 1, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση, και ότι το συνολικό ποσό των αποζημιώσεων που καταβάλλονται από τον ασφαλιστή δεν υπερβαίνει τα 1000 LVL για κάθε θύμα τροχαίου ατυχήματος όταν καταβάλλεται αποζημίωση για όλα τα είδη ζημιών στα οποία αναφέρονται τα σημεία 3, 6, 7 και 8.

III – Οι κύριες δίκες, τα προδικαστικά ερωτήματα και οι διαδικασίες ενώπιον του Δικαστηρίου

A – Η υπόθεση Haasová¹⁷

28. Στις 7 Αυγούστου 2008, ο V. Haas έχασε τη ζωή του στο έδαφος της Τσεχικής Δημοκρατίας σε τροχαίο ατύχημα το οποίο προκάλεσε ο R. Petrík. Ο τελευταίος οδηγούσε αυτοκίνητο όχημα ταξινομημένο και ασφαλισμένο στη Σλοβακία, το οποίο ανήκε στην B. Holingová. Ο V. Haas επέβαινε του οχήματος αυτού το οποίο συγκρούστηκε με φορτηγό ταξινομημένο στην Τσεχική Δημοκρατία. Ήταν παντρεμένος με την K. Haasová και είχε μια θυγατέρα, γεννηθείσα στις 22 Απριλίου 1999, οι οποίες δεν ήταν παρούσες στον τόπο του ατυχήματος. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι ήταν ή είναι Σλοβάκοι πολίτες και κατοικούσαν ή κατοικούν στη Σλοβακία.

29. Με απόφαση του ποινικού δικαστηρίου εκδοθείσα κατά το πέρας ποινικής διαδικασίας ενώπιον του Okresný súd Vranov nad Topľou (Σλοβακία), ο R. Petrík, κριθείς ένοχος ιδίως για ανθρωποκτονία εξ αμελείας, καταδικάστηκε σε φυλάκιση δύο ετών με αναστολή και περίοδο επιτήρησης δύο ετών. Κατ' εφαρμογήν του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας της Σλοβακίας καταδικάστηκε επίσης να αποκαταστήσει, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής και ανάλογα με τις δυνατότητές του, τις προκληθείσες ζημίες, μία εκ των οποίων ήταν η ζημία που υπέστη η K. Haasová, την οποία το δικαστήριο αποτίμησε στο ποσό των 1 057,86 ευρώ.

30. Ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων, η K. Haasová, ενεργούσα ιδίω ονόματι και επ' ονόματι της ανήλικης θυγατέρας της, άσκησε αγωγή κατά του R. Petrík και της B. Holingová με αντικείμενο την χρηματική αποκατάσταση της χαρακτηρισθείσας ως «μη περιουσιακής» βλάβης που προκλήθηκε από την απώλεια του συζύγου και πατέρα των εναγουσών, με βάση το άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 3, του σλοβακικού Αστικού Κώδικα. Σε πρώτο βαθμό, ο οδηγός και η ιδιοκτήτρια του οχήματος καταδικάστηκαν να της καταβάλουν αποζημίωση ύψους 15 000 ευρώ προς αποκατάσταση της ως άνω βλάβης.

31. Όλοι οι διάδικοι άσκησαν έφεση ενώπιον του Krajský súd v Prešove. Το δικαστήριο αυτό διευκρινίζει ότι, ως παρεμβαίνων στη δίκη, ο ασφαλιστής της B. Holingová, η εταιρία Allianz-Slovenská poisťovňa a.s., αρνήθηκε να αποκαταστήσει την βλάβη αυτή, με την αιτιολογία ότι το προβληθέν δικαίωμα για αποζημίωση δεν καλύπτεται από την ασφαλιστική σύμβαση με βάση τους νόμους της Τσεχίας και της Σλοβακίας για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

17 — Το ιστορικό της εν λόγω διαφοράς προκύπτει από τα στοιχεία που περιέχονται τόσο στην απόφαση περί παραπομπής όσο και στις διευκρινίσεις που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο μετά από σχετικό αίτημα του Δικαστηρίου.

32. Κατά το αιτούν δικαστήριο, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστάσεων της διαφοράς, πρέπει να εφαρμοστεί το τσεχικό ουσιαστικό δίκαιο, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Συμβάσεως της Χάγης του 1971 και ειδικότερα το άρθρο 444, παράγραφος 3, του τσεχικού Αστικού Κώδικα ο οποίος, σε αντίθεση με τον Αστικό Κώδικα της Σλοβακίας, προβλέπει ρητώς την αποζημίωση για τη μη περιουσιακή βλάβη στο πλαίσιο της αποκατάστασης της βλάβης που προκλήθηκε εις βάρος των επιζώντων οικείων, με καταβολή των ποσών που ορίζει ο νόμος, ιδίως δε κατ' αποκοπήν αποζημίωση ύψους 240 000 CZK, ήτοι περίπου 9 300 ευρώ, για την απώλεια συζύγου.

33. Περαιτέρω, το δικαστήριο αυτό θεωρεί, αφενός, ότι το δικαίωμα για αποζημίωση για τη μη περιουσιακή βλάβη απορρέει από το δικαίωμα για αποκατάσταση της ζημίας που καλύπτεται από τη σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως και, αφετέρου, ότι οι αξιώσεις της K. Haasová θεμελιώνονται σε ένα δικαίωμα το οποίο αυτή έλκει από το θύμα του τροχαίου ατυχήματος, αφού η ζωή του αποβίωσαντος V. Haas προστατευόταν από το άρθρο 11 του τσεχικού Αστικού Κώδικα.

34. Παρά τις σκέψεις αυτές, το Krajský súd v Prešove διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η αποζημίωση αυτή είναι επαρκής από την άποψη του δικαίου της Ένωσης, ενώ διευκρινίζει ότι από διάφορες αποφάσεις δικαστηρίων της Σλοβακίας αποκαλύπτεται η ύπαρξη αντιφατικών απόψεων στον τομέα αυτό όσον αφορά τις διατάξεις του εθνικού σλοβακικού δικαίου. Προσθέτει ότι η απάντηση του Δικαστηρίου θα έχει καθοριστική σημασία για την εκτίμηση της νομιμότητας της παρέμβασης του ασφαλιστή στην κυρία δίκη και, κατά συνέπεια, για το αν η απόφαση που θα εκδοθεί κατά το πέρασ της εν λόγω δίκης θα τον δεσμεύει ή όχι.

35. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Krajský soud v Brně αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Πρέπει το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της [τρίτης οδηγίας], σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας], να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει ρύθμιση εθνικού δικαίου (όπως η ρύθμιση του άρθρου 4 του σλοβακικού νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση] [¹⁸] και η ρύθμιση του άρθρου 6 του τσεχικού νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση]), σύμφωνα με την οποία η αστική ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση αυτοκινήτων οχημάτων δεν καλύπτει τη χρηματική ικανοποίηση λόγω της μη περιουσιακής βλάβης των επιζώντων μελών της οικογένειας των θυμάτων τροχαίου ατυχήματος που προκύπτει από τη χρήση αυτοκινήτου οχήματος;
- 2) Εάν στο ανωτέρω ερώτημα δοθεί η απάντηση ότι ο προαναφερθείς κανόνας εσωτερικού δικαίου δεν αντιβαίνει στο κοινοτικό δίκαιο, πρέπει οι διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφοι 1, 2 και 4, του σλοβακικού νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση] και του άρθρου 6 του τσεχικού νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση] να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν απαγορεύουν στο εθνικό δικαστήριο να αναγνωρίσει, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, της [τρίτης οδηγίας], σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [πρώτης οδηγίας] ότι τα επιζώντα μέλη της οικογένειας θύματος τροχαίου ατυχήματος που προέκυψε από τη χρήση αυτοκινήτου οχήματος, υπό την ιδιότητα των ζημιωθέντων, δικαιούνται και χρηματική ικανοποίηση της μη περιουσιακής βλάβης;»

36. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στο Δικαστήριο η Σλοβακική, η Γερμανική και η Εσθονική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή¹⁹. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

18 — Στις διευκρινίσεις που παρέσχε αργότερα, μετά από σχετική αίτηση του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο ανέφερε ότι το ουσιαστικό δίκαιο που είναι εφαρμοστέο στη διαφορά την οποία αφορά η κυρία δίκη είναι το δίκαιο της Τσεχικής Δημοκρατίας. Βλ. σχετικές σημεία 48 επ. των παρούσων προτάσεων.

19 — Δεδομένου ότι οι παρατηρήσεις της K. Haasová κατατέθηκαν εκπρόθεσμα, δεν περιλήφθηκαν στη δικογραφία.

B – Η υπόθεση Drozdovs

37. Στις 14 Φεβρουαρίου 2006, οι γονείς του Vitālijs Drozdovs, γεννηθέντος στις 25 Αυγούστου 1995, έχασαν τη ζωή τους σε τροχαίο ατύχημα που συνέβη στη Ρίγα (Λεττονία). Δεδομένου ότι ήταν ανήλικο, το τέκνο τέθηκε υπό την επιτροπεία της προμήτορος V. Balakireva (στο εξής: επίτροπος του Vitālijs Drozdovs).

38. Το ατύχημα προκλήθηκε από τον οδηγό αυτοκινήτου οχήματος ο οποίος ήταν ασφαλισμένος στην ασφαλιστική εταιρία AAS Baltikums (στο εξής: Baltikums). Με απόφαση του ποινικού δικαστηρίου που επικυρώθηκε σε δεύτερο βαθμό, καταδικάστηκε σε φυλάκιση έξι ετών και αναστολή της αδείας του οδήγησης για πέντε έτη²⁰.

39. Στις 13 Δεκεμβρίου 2006, η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs γνωστοποίησε το ατύχημα στην ασφαλιστική εταιρία και την κάλεσε να αποζημιώσει τον ανήλικο, ιδίως για τη χαρακτηρισθείσα ως «ηθική» βλάβη του, αποτιμηθείσα σε 200 000 LVL. Στις 29 Ιανουαρίου 2007, η Baltikums κατέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 του λεττονικού διατάγματος 331, αποζημίωση ύψους 200 LVL για την ψυχική οδύνη του τέκνου²¹, καθώς και αποζημίωση ύψους 4 497,47 LVL για την περιουσιακή του βλάβη, ποσό επί του οποίου δεν υφίσταται αντιδικία.

40. Στις 13 Σεπτεμβρίου 2007, η επίτροπος άσκησε αγωγή κατά της Baltikums με την οποία ζητούσε την καταβολή αποζημιώσεως 200 000 LVL για την ηθική βλάβη που είχε υποστεί ο Vitālijs Drozdovs λόγω του θανάτου των γονέων του σε τόσο μικρή ηλικία, στηριζόμενη στα άρθρα 15, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, 19, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, και 39, παράγραφοι 1 και 6, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση, καθώς και στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας.

41. Η αγωγή και η έφεση που άσκησε η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs απορρίφθηκαν με αποφάσεις εκδοθείσες στις 27 Νοεμβρίου 2008 και στις 16 Νοεμβρίου 2010 αντιστοίχως, με το σκεπτικό ότι η Baltikums είχε καταβάλει το ποσό που προβλέπεται στο άρθρο 7 του λεττονικού διατάγματος 331.

42. Η εν λόγω επίτροπος άσκησε αναίρεση ενώπιον του Augstākās tiesas Senāts κατά της αποφάσεως του δευτεροβαθμίου δικαστηρίου, ζητώντας επίσης την αναπομπή της υποθέσεως στο εν λόγω δικαστήριο για επανεξέταση. Υποστηρίζει ότι το εφετείο προέβη σε εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 15, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση, καθότι η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα, ιδίως, με την πρώτη και τη δεύτερη οδηγία. Από τις οδηγίες δε αυτές προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να προβλέπει όρια αποζημιώσεως τα οποία υπολείπονται των ελαχίστων ποσών που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης. Κατά συνέπεια, το άρθρο 7 του λεττονικού διατάγματος 331 αντίκειται στα όρια που προβλέπει η εν λόγω διάταξη του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση και οι προαναφερθείσες οδηγίες, τις οποίες μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο ο εν λόγω νόμος.

43. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Augstākās tiesas Senāts αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συμπεριλαμβάνεται η αποζημίωση για ηθική βλάβη στο ποσό της υποχρεωτικής αποζημιώσεως για τις σωματικές βλάβες που προβλέπεται από το άρθρο 3 της [πρώτης οδηγίας] και [από το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2,] [²²] της [δεύτερης οδηγίας];

20 — Διευκρινίζεται ότι, κατά τον χρόνο επελεύσεως των πραγματικών περιστατικών, ο υπαίτιος του ατυχήματος τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος, εκινείτο με υπερβολική ταχύτητα και πραγματοποίησε επικίνδυνο προσπέρασμα, με όχημα στον ένα τροχό του οποίου δεν είχε τοποθετηθεί χειμερινό λάστιχο.

21 — Ήτοι 100 LVL για καθένα από τα δύο αποβιώσαντα πρόσωπα από τα οποία ο ενδιαφερόμενος εξηρτάτο για τη συντήρησή του.

22 — Το αιτούν δικαστήριο κάνει λόγο για τα «άρθρα 1 και 2» («1. un 2.pantā») της δεύτερης οδηγίας. Δεδομένου ότι η έννοια της «σωματικής βλάβης», την οποία αφορά το ερώτημα, περιέχεται στο άρθρο 1, ιδίως στις παραγράφους 1 και 2 αυτού, και όχι στο άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας, το εκ παραδρομής αυτό λάθος πρέπει κατά τη γνώμη μου να διορθωθεί με εγγραφή του ορθού «από το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2».

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, πρέπει το άρθρο 3 της [πρώτης οδηγίας] και [το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2,] [²³] της [δεύτερης οδηγίας] να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπουν σε κράτος μέλος να περιορίζει το ανώτατο ύψος αποζημιώσεως για άυλες ζημίες (ηθική βλάβη), θεσπίζοντας όριο πολύ κατώτερο του ορίου ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρίας που προβλέπουν οι οδηγίες και ο εθνικός νόμος»

44. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στο Δικαστήριο η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs, η Baltikums, η Λεττονική, η Γερμανική και η Λιθουανική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή.

45. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 20ής Μαρτίου 2013, παρέστησαν διά των εκπροσώπων τους η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs, η Baltikums, η Λεττονική και η Γερμανική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή.

IV – Ανάλυση

A – Προκαταρκτικές παρατηρήσεις όσον αφορά το εφαρμοστέο δίκαιο

46. Ο προσδιορισμός του εφαρμοστέου σε διασυνοριακή διαφορά δικαίου αποτελεί προαπαιτούμενο της αναλύσεως επί τη βάση του ουσιαστικού δικαίου. Ο προσδιορισμός αυτός είναι ιδιαίτερα κρίσιμος στην προκειμένη περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη των διαφορών που υφίστανται μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά την αποζημίωση με βάση την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων²⁴.

47. Ο προσδιορισμός αυτός δεν παρουσιάζει δυσκολίες στην υπόθεση Drozdovs, αφού από τα στοιχεία που περιλήφθηκαν στη δικογραφία δεν προκύπτει ότι ένας παράγοντας διακρατικότητας θα μπορούσε να οδηγήσει σε σύνδεση της επίδικης κατάστασης με κάποιο κράτος μέλος εκτός της Δημοκρατίας της Λεττονίας.

48. Αντιθέτως, πρόβλημα μπορεί να προκύψει στην υπόθεση Haasonová, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων του τροχαίου ατυχήματος το οποίο βρίσκεται στη βάση της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί ένα δικαστήριο της Σλοβακίας. Πράγματι, ο τόπος του ατυχήματος αυτού βρίσκεται στην επικράτεια της Τσεχικής Δημοκρατίας και το ένα από τα εμπλεκόμενα σ' αυτό οχήματα είναι ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος, ενώ τα άλλα συνδεδεμένα στοιχεία, ήτοι ο τόπος ταξινόμησης του οχήματος στο οποίο βρισκόταν το άμεσο θύμα, καθώς και η κατοικία των εμπλεκόμενων προσώπων, συνδέουν τη διαφορά με τη Σλοβακική Δημοκρατία.

49. Το άρθρο 28, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 864/2007²⁵ ορίζει ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή διεθνών συμβάσεων των οποίων ένα ή περισσότερα κράτη μέλη είναι μέρη κατά τον χρόνο εκδόσεως αυτού και οι οποίες θεσπίζουν κανόνες περί συγκρούσεως δικαίων στον τομέα των εξωσυμβατικών ενοχών, ενώ, μεταξύ κρατών μελών, ο κανονισμός υπερισχύει των συμβάσεων που έχουν συναφθεί αποκλειστικά μεταξύ δύο ή περισσότερων εξ αυτών στο μέτρο που οι εν λόγω συμβάσεις διέπουν θέματα τα οποία ρυθμίζονται με τον κανονισμό.

23 — Όπ.π.

24 — Βλ., ιδίως, τις μελέτες συγκριτικού δικαίου που παρατίθενται εις Lambert-Faivre, Y., και Leveneur, L., *Droit des assurances*, Dalloz, Παρίσι, 12η έκδοση, 2005, σ. 511, υποσημείωση 1.

25 — Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη II») (ΕΕ L 199, σ. 40).

50. Όσον αφορά την εξωσυμβατική αστική ευθύνη που προκύπτει από τροχαίο ατύχημα, οι κανόνες περί συγκρούσεως δικαίων που περιέχονται στη Σύμβαση της Χάγης του 1971, η οποία, κατά τον χρόνο εκδόσεως του ως άνω κανονισμού, δέσμευε τόσο κράτη μέλη όσο και τρίτες χώρες, πρέπει να υπερισχύουν των διατάξεων του κανονισμού σε όλα τα κράτη τα οποία έχουν κυρώσει την εν λόγω Σύμβαση, όπως συμβαίνει ιδίως στην περίπτωση της Σλοβακικής Δημοκρατίας²⁶.

51. Κατά το άρθρο 3 της Συμβάσεως της Χάγης του 1971, το εφαρμοστέο εν προκειμένω δίκαιο²⁷ είναι, κατ' αρχήν, το εθνικό δίκαιο του κράτους στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα. Έτσι, στην υπόθεση Haasonová, το σλοβακικό αιτούν δικαστήριο ορθώς εκτιμά ότι η διάταξη αυτή οδηγεί στον ορισμό του τσεχικού δικαίου ως εφαρμοστέου δικαίου²⁸. Υπενθυμίζω ότι στο άρθρο 4 της εν λόγω Συμβάσεως προβλέπονται παρεκκλίσεις από την εφαρμογή του κανόνα του *lex loci delicti*, υπέρ του δικαίου του κράτους ταξινόμησης. Συγκεκριμένα, το σημείο β' του εν λόγω άρθρου αναφέρεται στην περίπτωση όπου εμπλέκονται πλείονα οχήματα σε ορισμένο ατύχημα και είναι όλα ταξινομημένα στο αυτό κράτος. Ωστόσο, η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν φαίνεται να πληρούται στη διαφορά που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου²⁹.

52. Διευκρινίζεται ότι οι σκέψεις αυτές σχετικά με την εφαρμογή του τσεχικού δικαίου στην εξωσυμβατική αστική ευθύνη που προκύπτει από το επίδικο ατύχημα ουδόλως προδικάζουν τον προσδιορισμό του δικαίου που πρέπει να διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τη σύμβαση ασφαλίσεως αυτοκινήτων προκειμένου για καταστάσεις που θέτουν ζητήματα συγκρούσεως νόμων³⁰.

B – Επί του ζητήματος αν περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της μη περιουσιακής βλάβης εμμέσου θύματος στο πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (το πρώτο ερώτημα στις υποθέσεις Haasonová και Drozdovs)

53. Στην υπόθεση Haasonová, με το πρώτο του προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε διάταξη του εθνικού δικαίου η οποία έχει ως συνέπεια να μην καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφαλίση την οποία έχει συνάψει το πρόσωπο που είναι αστικώς υπεύθυνο η χρηματική αποκατάσταση της μη περιουσιακής βλάβης την οποία υπέστησαν οι επιζώντες του θύματος τροχαίου ατυχήματος.

26 — Η εν λόγω Σύμβαση έχει κυρωθεί από την Τσεχοσλοβακία. Στις 28 Ιανουαρίου 1993 και στις 15 Μαρτίου 1993, η Τσεχική Δημοκρατία και η Σλοβακική Δημοκρατία δήλωσαν ότι θεωρούν ότι δεσμεύονται από τη Σύμβαση αυτή –καθώς και από τις επιφυλάξεις και τις δηλώσεις στις οποίες είχε υποβάλει η Τσεχοσλοβακία– από της 1ης Ιανουαρίου 1993, ημερομηνίας της διαίρεσεως του κράτους αυτού.

27 — Το άρθρο 8 της εν λόγω Συμβάσεως προσδιορίζει τα ζητήματα που διέπονται από το κηρυχθέν ως εφαρμοστέο δίκαιο, στα οποία περιλαμβάνονται ο προσδιορισμός, ιδίως, των προϋποθέσεων και της εκτάσεως της ευθύνης, της υπάρξεως και της φύσεως των ζημιών που πρέπει να αποκατασταθούν, της δυνατότητας μεταβιβάσεως του δικαιώματος για αποκατάσταση και των προσώπων που έχουν δικαίωμα για αποκατάσταση της ζημίας την οποία έχουν υποστεί προσωπικά.

28 — Διευκρινίζω ότι το σλοβακικό αιτούν δικαστήριο, ήτοι το Krajský súd v Prešove, επισήμανε ότι, με βάση το άρθρο 3 της Συμβάσεως της Χάγης του 1971, εφαρμοστέο είναι το ουσιαστικό δίκαιο της Τσεχικής Δημοκρατίας, λαμβανομένου υπόψη ότι η σωματική βλάβη επήλθε στις 7 Αυγούστου 2008 και συνδεόταν με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος στο έδαφος της Τσεχικής Δημοκρατίας.

29 — Πράγματι, το αιτούν δικαστήριο διευκρίνισε ότι το όχημα που προκάλεσε το ατύχημα ήταν ταξινομημένο στη Σλοβακία ενώ το όχημα που υπέστη τη σύγκρουση ήταν ταξινομημένο στην Τσεχική Δημοκρατία.

30 — Ο νόμος αυτός πρέπει να προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 7 της δεύτερης οδηγίας 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ (ΕΕ L 172, σ. 1), ή, προκειμένου για τις συμβάσεις που συνήφθησαν μετά τις 17 Δεκεμβρίου 2009, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές εννοχές (Ρώμη Ι) (ΕΕ L 177, σ. 6).

54. Το πρώτο προδικαστικό ερώτημα που υποβλήθηκε στην υπόθεση Drozdovs είναι παραπλήσιο, λαμβανομένου υπόψη ότι ανέκυψε στο πλαίσιο παρόμοιων πραγματικών περιστατικών³¹, μολονότι οι διατάξεις τις οποίες αφορά και η χρησιμοποιούμενη διατύπωση δεν είναι ακριβώς ίδιες, αφού το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 3 της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας έχουν την έννοια ότι στην υποχρεωτική αποζημίωση για αποκατάσταση των σωματικών βλαβών περιλαμβάνεται και η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που προβλέπεται στο εθνικό δίκαιο.

55. Λαμβανομένης υπόψη της ουσιαστικής συναφείας τους, τα ερωτήματα αυτά θα εξεταστούν μαζί στις παρούσες προτάσεις, πράγμα που σημαίνει ότι η ερμηνεία που θα προταθεί θα συνδυάζει τις προαναφερθείσες διατάξεις της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας.

56. Οι διατυπωθείσες σχετικώς απόψεις που υποβλήθηκαν με τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου δίστανται. Η επίτροπος του Vītālijs Drozdovs και η Επιτροπή θεωρούν ότι οι εν λόγω διατάξεις επιβάλλουν η μη περιουσιακή βλάβη την οποία υφίσταται ένα πρόσωπο του οποίου οικείος απεβίωσε σε τροχαίο ατύχημα να υπάγεται στο πεδίο της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προβλέπεται από τα νομοθετικά αυτά κείμενα, σε αντίθεση με την *Baltikums* και τις παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις, ήτοι τη Σλοβενική, τη Γερμανική και την Εσθονική Κυβέρνηση στην υπόθεση *Haasonová* και τη Λεττονική, τη Γερμανική και τη Λιθουανική Κυβέρνηση στην υπόθεση *Drozdovs*.

57. Ενώ κάποιες πρώτες απαντήσεις μπορούν να συναχθούν με ευκολία από τη νομολογία που θα παρατεθεί στη συνέχεια, δύο πτυχές του ανακύψαντος εν προκειμένω προβλήματος είναι μάλλον καινοφανείς και πρέπει κατά τη γνώμη μου να εξεταστούν χωριστά. Πρόκειται, αφενός, για το ζήτημα της υπαγωγής της μη περιουσιακής βλάβης στο σύστημα της υποχρεωτικής ασφάλισης το οποίο καθιερώνουν οι εν λόγω οδηγίες και, αφετέρου, για το ζήτημα της επέκτασης της υπαγωγής αυτής στα πρόσωπα που δεν εμπλέκονται τα ίδια στο τροχαίο ατύχημα το οποίο τους προκάλεσε μια τέτοια βλάβη.

1. Γενικές σκέψεις αντλούμενες από τα νομολογιακά προηγούμενα

58. Θα τονίσω ευθύς εξ αρχής ότι, στις παρούσες υποθέσεις, ενδείκνυται, κατά τη γνώμη μου, η αναδρομή όχι μόνο στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών³² (στο εξής: Δικαστήριο ΕΖΕΣ), μια από τις αποφάσεις του οποίου³³ (στο εξής: απόφαση *Nguyen* του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ), την οποία επικαλέστηκαν ευρέως οι διάδικοι και οι παρεμβαίνοντες στις παρούσες διαδικασίες, αφορά τα ζητήματα που μας απασχολούν εν προκειμένω³⁴.

31 — Αμφότερες οι διαφορές ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων έχουν ως αντικείμενο την αποζημίωση για μη περιουσιακή ζημία που προκλήθηκε από τον θάνατο σε τροχαίο ατύχημα, στη μεν υπόθεση *Haasonová*, ενός άνδρα του οποίου η σύζυγος και η θυγατέρα ζητούν την αποκατάσταση της εν λόγω ζημίας, στη δε υπόθεση *Drozdovs*, ενός ζευγους το τέκνο των οποίων προβάλλει την αυτή απαίτηση, διευκρινιζόμενου ότι οι εν λόγω ενάγοντες δεν εμπλέκονταν προσωπικά στο ατύχημα για το οποίο πρόκειται.

32 — Σύμφωνα με την αρχή της ομοιογένειας, που καθιερώνεται από το δίκαιο του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).

33 — Απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ, της 20ής Ιουνίου 2008, *Celina Nguyen* κατά Νορβηγικού Δημοσίου. Η απόφαση αυτή είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο www.eftacourt.lu. Περίληψη της απόφασως έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (ΕΕ 2008, C 263, σ. 4).

34 — Η εν λόγω απόφαση αφορά την ερμηνεία της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 2004, L 1, σ. 3), και ιδίως το ζήτημα της υπαγωγής της αποκατάστασης της μη περιουσιακής ζημίας στο πεδίο εφαρμογής των πράξεων των οποίων κάνει μνεία το παράρτημα ΙΧ της Συμφωνίας αυτής που είναι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

59. Όπως έχει τονίσει κατ' επανάληψη το Δικαστήριο, η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία σκοπό έχουν, αφενός³⁵, να εξασφαλίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν των αυτοκινήτων αυτών και, αφετέρου³⁶, να εγγυηθούν ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα πιο πάνω αυτοκίνητα θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Κοινότητας όπου έλαβε χώρα το ατύχημα³⁷, ούτως ώστε να προαχθεί η υλοποίηση της κοινής αγοράς.

60. Το Δικαστήριο συνήγαγε από τις οδηγίες αυτές ότι η πρώτη οδηγία, όπως διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, επιβάλλει 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 καλύπτει³⁸.

61. Υπενθύμισε ότι, ωστόσο, 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 υποχρέωση ασφαλιστικής καλύψεως προβλέπεται και καθορίζεται από το δίκαιο της Ένωσης, το περιεχόμενο της αποζημιώσεως διέπεται, κυρίως, από το εθνικό δίκαιο³⁹.

62. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι από το αντικείμενο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας και από το γράμμα τους προκύπτει ότι οι οδηγίες αυτές δεν έχουν σκοπό να εναρμονίσουν τα συστήματα αστικής ευθύνης των κρατών μελών και ότι, στο παρόν στάδιο εξέλιξης του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη αυτά εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να καθορίζουν το εφαρμοστέο σύστημα αστικής ευθύνης στα ατυχήματα που προκύπτουν από την κυκλοφορία οχημάτων⁴⁰.

63. Διευκρίνισε ότι, πάντως, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι η ισχύουσα κατά το εθνικό τους δίκαιο αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με τις διατάξεις των τριών ανωτέρω οδηγιών⁴¹.

64. Τέλος, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης και ότι οι εθνικοί κανόνες που διέπουν την αποζημίωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων δεν πρέπει να καταστήσουν την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας⁴².

35 — Βλ., ειδικότερα, τις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 της πρώτης οδηγίας.

36 — Βλ. την αιτιολογική σκέψη 5 της δεύτερης οδηγίας και την αιτιολογική σκέψη 4 της τρίτης οδηγίας.

37 — Αποφάσεις της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ. (Συλλογή 2005, σ. I-5745, σκέψη 17), καθώς και Marques Almeida (προπαρατεθείσα, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ., επίσης, την απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 23 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

38 — Προπαρατεθείσα απόφαση Marques Almeida (σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

39 — Προπαρατεθείσα απόφαση Marques Almeida (σκέψη 28 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

40 — Αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C-348/98, Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (Συλλογή 2000, σ. I-6711, σκέψη 23), καθώς και απόφαση Marques Almeida (προπαρατεθείσα, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ. επίσης την απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 24).

41 — Αποφάσεις της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell (Συλλογή 2007, σ. I-3067, σκέψη 33 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και απόφαση Marques Almeida (προπαρατεθείσα, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ. επίσης την απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 25).

42 — Προπαρατεθείσες αποφάσεις Candolin κ.λπ. (σκέψεις 27 και 28) καθώς και Marques Almeida (σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ. επίσης την απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 24).

65. Εντούτοις, για τους λόγους που θα εκθέσω στη συνέχεια, οι εν λόγω οδηγίες θα καθίσταντο, κατά τη γνώμη μου, άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας, αν το δικαίωμα για αποκατάσταση βλάβης όπως αυτή για την οποία πρόκειται στις διαφορές που εκκρεμούν ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων⁴³ υπέκειτο σε εθνικές διατάξεις περί ασφαλίσεως οι οποίες περιορίζουν την κάλυψη της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Αντιθέτως, αυτό δεν θα συνέβαινε αν το εν λόγω δικαίωμα για αποζημίωση περιοριζόταν με βάση όχι διατάξεις σχετικές με την ασφάλιση αλλά διατάξεις αφορώσες το κατά το εθνικό δίκαιο καθεστώς της αστικής ευθύνης που εφαρμόζεται στα τροχαία ατυχήματα⁴⁴.

2. Εμπίπτει η μη περιουσιακή ζημία στο πεδίο του συστήματος υποχρεωτικής ασφαλίσεως που προβλέπουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία;

66. Στην προπαρατεθείσα απόφασή του Nguyen, το Δικαστήριο ΕΖΕΣ κλήθηκε να απαντήσει σε ερώτημα αφορών το συμβατό προς την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία μιας εθνικής ρυθμίσεως, στην συγκεκριμένη περίπτωση νορβηγικής⁴⁵, η οποία απέκλειε την αποκατάσταση της μη περιουσιακής βλάβης⁴⁶ («πόνος και οδύνη» ή «pretium doloris») του πεδίου του προβλεπομένου στο εθνικό δίκαιο συστήματος υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Ερμήνευσε τις εν λόγω οδηγίες υπό την έννοια ότι ένας τέτοιος αποκλεισμός δεν συμβιβάζεται με τα νομοθετήματα αυτά, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η αποζημίωση για μη περιουσιακή βλάβη συνιστά μορφή αστικής ευθύνης⁴⁷.

67. Το Δικαστήριο ΕΖΕΣ στήριξε την απόφαση αυτή όχι μόνο στις γενικές σκέψεις που άντλησε από τα νομολογιακά προηγούμενα που υπενθύμισα ανωτέρω, αλλά και στους παρακάτω λόγους με τους οποίους συντάσσομαι από πάσης απόψεως.

68. Κατ' αρχάς, το Δικαστήριο αυτό επισήμανε ορθώς ότι οι εν λόγω οδηγίες δεν περιέχουν καμία διάταξη αποκλείουσα ρητώς του πεδίου εφαρμογής τους την αποκατάσταση της μη περιουσιακής βλάβης. Σημείωσε, συναφώς, ότι το άρθρο 1, σημείο 2, της πρώτης οδηγίας, ορίζει ως «ζημιωθέντα» «το πρόσωπο το οποίο δικαιούται αποκαταστάσεως της ζημίας που προεκλήθη από οχήματα». Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας κάνουν ιδίως λόγο για «σωματικές βλάβες» ή «personal injuries» στο αγγλικό κείμενο⁴⁸, προκειμένου να προσδιορίσουν τι πρέπει να υπάγεται στο σύστημα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως. Το Δικαστήριο ΕΖΕΣ έκρινε ότι η ως άνω φράση εμπερικλείει όλα τα είδη βλαβών, ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για περιουσιακή ή μη βλάβη, και, συνεπώς, δεν ενισχύει την άποψη κατά την οποία το δεύτερο αυτό είδος βλάβης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω οδηγιών⁴⁹.

43 — Ήτοι της μη περιουσιακής ζημίας την οποία έχουν υποστεί πρόσωπα τα οποία είναι τα έμμεσα θύματα τροχαίου ατυχήματος στο οποίο απεβίωσε οικείο τους πρόσωπο.

44 — Στις σκέψεις 34 επ. της προπαρατεθείσας αποφάσεως Marques Almeida, το Δικαστήριο έκανε με σαφήνεια τη σχετική διάκριση και διαπίστωσε ότι η επίμαχη στο πλαίσιο της κυρίας δίκης εθνική νομοθεσία η οποία ρύθμιζε την οφειλόμενη αποζημίωση με βάση την αστική ευθύνη του ασφαλισμένου και όχι την αποζημίωση που μπορούσε να οφείλεται από τον ασφαλιστή, δεν ήταν ασύμβατη προς το δίκαιο της Ένωσης καθόσον δεν έθιγε την προβλεπόμενη από το δίκαιο αυτό εξασφάλιση του ότι η ευθύνη αυτή, που καθορίζεται σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία.

45 — Απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (ιδίως σκέψεις 7 και 11).

46 — Στο αγγλικό και πρωτότυπο κείμενο της εν λόγω αποφάσεως, το Δικαστήριο ΕΖΕΣ χαρακτήρισε την επίμαχη ζημία ως «non economic injury», αλλά εγώ θα προέκρινα τον άλλο αυτό όρο λόγω του πιο ουδέτερου χαρακτήρα του και για λόγους συνέπειας με τα όσα προεκτέθηκαν.

47 — Απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 29).

48 — Τονίζω από τώρα τη σημαντική διαφορά που υφίσταται μεταξύ της γαλλικής εκδοχής της εκφράσεως αυτής και της αντίστοιχης εκφράσεως στην αγγλική γλώσσα, που είναι η γλώσσα διαδικασίας του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ, διαφορά που συνίσταται στο ότι η πρώτη φαίνεται να είναι πολύ στενότερη από τη δεύτερη.

49 — Απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 26).

69. Από τα προεκτεθέντα συνήγαγε ότι οι διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, σε συνδυασμό με αυτές των άρθρων 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι καλύπτουν τόσο την περιουσιακή όσο και τη μη περιουσιακή βλάβη, συμπεριλαμβανομένης της ψυχικής οδύνης. Διαφορετική ερμηνεία θα αντέκειτο στον σκοπό των εν λόγω οδηγιών που είναι να διασφαλίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία και να εγγυηθούν στα θύματα παρόμοια μεταχείριση άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό του ΕΟΧ⁵⁰.

70. Το Δικαστήριο ΕΖΕΣ προσέθεσε, ορθώς, ότι αποζημίωση όπως αυτή την οποία αφορούσε η κυρία δίκη, ως εκ της φύσεώς της, παρέχει σε ένα πρόσωπο το δικαίωμα να λάβει αντιστάθμισμα εκ μέρους ενός άλλου προσώπου και συνιστά, επομένως, μια μορφή αστικής ευθύνης. Εξάλλου, από την προαναφερθείσα νομολογία⁵¹ προκύπτει ότι οι οδηγίες για τις οποίες πρόκειται δεν έχουν ως σκοπό να επιβάλουν την καθιέρωση συγκεκριμένων μορφών ευθύνης αλλά απαιτούν κάθε αστική ευθύνη σχετική με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος να καλύπτεται από ασφάλιση, χωρίς να ενδιαφέρει αν η ευθύνη αυτή θεμελιώνεται στην υπαιτιότητα ή στη διακινδύνευση. Πράγματι, οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία θα καθιστούσε το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως αυτό συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας, η οποία συνίσταται ακριβώς στην προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων μέσω της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης⁵².

71. Κατά τη γνώμη μου, με όμοιο τρόπο θα πρέπει να απαντηθούν και τα ερωτήματα που έχουν υποβληθεί στις υποθέσεις Haasová και Drozdovs, λαμβανομένου υπόψη τόσο του γράμματος όσο και των σκοπών και της πρακτικής αποτελεσματικότητας των οδηγιών για τις οποίες πρόκειται, ούτως ώστε να αποφανθεί το Δικαστήριο ότι η αποκατάσταση μιας μη περιουσιακής βλάβης υπάγεται στο σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων, το οποίο καθιερώνεται από την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία.

72. Σημειώνεται ότι στην υπόθεση Drozdovs, το αιτούν δικαστήριο θέτει ειδικότερα το ζήτημα αν η υποχρεωτική ασφάλιση των «σωματικών βλαβών» την οποία απαιτεί ιδίως το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας, μπορεί να περιλαμβάνει και την ηθική βλάβη. Τονίζω συναφώς ότι ο όρος «σωματικές βλάβες» που χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων⁵³, στο γαλλικό κείμενο της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας, δεν μπορεί να συνιστά αυτός καθαυτός εμπόδιο στην αποδοχή της ευρείας ερμηνείας που προτείνεται εν προκειμένω.

73. Πράγματι, η έκφραση που έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλές άλλες γλώσσες⁵⁴ επιτρέπει, κατά τη γνώμη μου, την αναγωγή σε μια ευρύτερη έννοια, η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο τις σωματικές βλάβες, και επομένως προσβολές της ατομικής ακεραιότητας του θύματος, αλλά και κάθε ζημία που έχει «προσωπικό» χαρακτήρα, με άλλα λόγια, μη περιουσιακό, που περιλαμβάνει δηλαδή τόσο τη σωματική όσο και την ψυχική οδύνη⁵⁵. Τούτο μπορεί να συναχθεί, κατά τη γνώμη μου, αφενός, από

50 — Όπ.π. (σκέψη 27).

51 — Συναφώς, το Δικαστήριο ΕΖΕΣ παραπέμπει, μεταξύ άλλων, στην προπαρατεθείσα απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, καθώς και στη διάταξη της 24ης Ιουλίου 2003, C-166/02, Messejana Viegas (Συλλογή 2003, σ. I-7871, σκέψεις 21 και 22).

52 — Απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 28).

53 — Βλ., επίσης, τον όρο που χρησιμοποιείται στα ελληνικά («σωματικές βλάβες»), στα ισπανικά («daños corporales»), στα ολλανδικά («lichamelijk letsel») και στα πορτογαλικά («danos corporais»).

54 — Βλ., ιδίως, τις εκφράσεις «personskade», «Personenschäden», «personal injury», «danni alle persone», «henkilövahingot» και «personskador» που χρησιμοποιούνται αντιστοίχως στο δανικό, στο γερμανικό, στο αγγλικό, στο ιταλικό, στο φινλανδικό και στο σουηδικό κείμενο της οδηγίας.

55 — Άλλωστε, η ορολογία αυτή δεν ερμηνεύεται συσταλτικά, ακόμη και στο γαλλικό δίκαιο, αφού οι «μη περιουσιακές βλάβες [...] των εμμέσων θυμάτων σε περίπτωση θανάτου του αμέσου θύματος» συγκαταλέγονται στις «σωματικές βλάβες των εμμέσων θυμάτων» (η υπογράμμιση δική μου) στην ονοματολογία των σωματικών βλαβών που προτάθηκε, τον Ιούλιο του 2005, στην έκθεση της ομάδας εργασίας στην οποία ανατέθηκε να εκπονήσει την εν λόγω ονοματολογία υπό τη διεύθυνση του J.-P. Dintilhac (η έκθεση είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο της γαλλικής υπηρεσίας τεκμηρίωσης: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>)

την αντιπαραβολή που γίνεται, ιδίως στο άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας, μεταξύ αυτού του είδους βλαβών και των «υλικών ζημιών», ήτοι των ζημιών που έχουν σχέση με τα αγαθά ή την περιουσία του ενδιαφερομένου⁵⁶ και, αφετέρου, της μέριμνας να βελτιωθεί η προστασία των θυμάτων, που σαφώς αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα της εξέλιξης του εν λόγω άρθρου⁵⁷.

74. Επομένως, είναι σχετικά εύκολο να δοθεί μια πρώτη απάντηση, υπό τον όρο ότι το Δικαστήριο θα δεχθεί, όπως προτείνω, να ακολουθήσει τη μέχρι τούδε νομολογία του και να υιοθετήσει τη συλλογιστική που ανέπτυξε συναφώς το Δικαστήριο ΕΖΕΣ στην προπαρατεθείσα απόφασή του Nguyen.

75. Ωστόσο, ακόμη και αν προκύπτει, κατά τη γνώμη μου, από τα νομολογιακά αυτά προηγούμενα ότι οι διατάξεις των εξεταζομένων οδηγιών πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων που αυτές προβλέπουν πρέπει να καλύπτει τη μη περιουσιακή βλάβη την οποία υπέστη ένα πρόσωπο που υπήρξε θύμα τροχαίου ατυχήματος, όπως συνέβη στην περίπτωση την οποία αφορούσε η εν λόγω απόφαση⁵⁸, απομένει ακόμη να κριθεί αν η προσέγγιση αυτή ισχύει και για τα θύματα που δεν εθίγησαν άμεσα, όπως στις περιπτώσεις τις οποίες αφορούν οι υποθέσεις Haasová και Drozdovs.

3. Η επέκταση της κάλυψης της μη περιουσιακής βλάβης και στα έμμεσα θύματα τροχαίων ατυχημάτων

76. Στις διαφορές που αποτελούν το αντικείμενο των κυρίων δικών, τη μη περιουσιακή ζημία που επικαλούνται οι ενάγοντες την υπέστησαν πρόσωπα τα οποία δεν ενεπλάκησαν τα ίδια στα ατυχήματα, ήτοι, στην υπόθεση Haasová, η σύζυγος και η θυγατέρα του άμεσου θύματος και, στην υπόθεση Drozdovs, το τέκνο των συζύγων που υπήρξαν τα άμεσα θύματα. Ο θάνατος ενός ανθρώπου, ιδίως υπό τέτοιες περιστάσεις, επιφέρει ασφαλώς ανατροπές στον τρόπο ζωής και τη συναισθηματική ισορροπία των προσώπων με τα οποία ο αποβιώσας είχε πραγματικά στενή σχέση. Για να κριθεί αν μια τέτοια βλάβη μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις των οδηγιών τις οποίες αφορούν τα προδικαστικά ερωτήματα, θα πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να εφαρμοστούν τα κριτήρια εκτιμήσεως που έγιναν δεκτά κατά το παρελθόν, στο πλαίσιο μιας ερμηνείας που θα είναι συγχρόνως γραμματική, τελολογική και θα έχει ως γνώμονα την πρακτική αποτελεσματικότητα των εν λόγω διατάξεων.

77. Πρώτον, η εξέταση του γράμματος των σχετικών διατάξεων δεν επιτρέπει να τεθεί η αποκατάσταση της επίμαχης ζημίας εκτός του πεδίου εφαρμογής της κάλυψης από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προβλέπουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία. Όντως, ο ορισμός του όρου «ζημιωθείς» που περιέχεται στο άρθρο 1, σημείο 2, της πρώτης οδηγίας είναι αρκετά ευρύς ώστε να συμπεριλάβει τα έμμεσα θύματα, υπό τη μόνη προϋπόθεση ότι «δικαιούνται αποκαταστάσεως της ζημίας που προεκλήθη από οχήματα» με βάση τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

78. Είναι αληθές ότι, αφιστάμενο από την ορολογία που χρησιμοποιούσαν τα προηγούμενα νομοθετικά κείμενα⁵⁹, το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας κάνει λόγο για τις «σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού», πράγμα που επιτρέπει να υποτεθεί ότι πρόσωπο το οποίο δεν εμπλέκεται στο ατύχημα δεν θα έπρεπε να καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης. Ωστόσο, η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 4

56 — Η μελέτη της γενέσεως της δεύτερης οδηγίας αποκαλύπτει ότι ο διαχωρισμός μεταξύ των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών δεν περιλαμβανόταν στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, που υποβλήθηκε στις 7 Αυγούστου 1980 (ΕΕ C 214, σ. 9), όπου προβλεπόταν για αμφότερες το ίδιο καθεστώς, αλλά ήταν προϊόν της γνωμοδότησης της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής που εκπονήθηκε στις 25 και 26 Φεβρουαρίου 1981 (ΕΕ C 138, σ. 15, σημείο 2.2), όπου τονιζόταν ότι η αποζημίωση για σωματικά τραύματα είναι «σημαντικότερη από κοινωνική άποψη» απ' ό,τι η αποζημίωση για υλικές ζημιές.

57 — Βλ. σημείο 91 στις παρούσες προτάσεις.

58 — Στην απόφαση Nguyen του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ (σκέψη 2) εκτίθεται ότι η ενάγουσα είχε χάσει τον σύζυγο και τα δύο τέκνα της σε τροχαίο ατύχημα και ότι η ίδια είχε υποστεί ελαφρό μόνο τραυματισμό αλλά υπέφερε από ψυχολογικές διαταραχές αφότου συνέβη το ατύχημα.

59 — Ο όρος «επιβάτης» δεν χρησιμοποιείται ούτε στην πρώτη ούτε στη δεύτερη οδηγία.

και 5 της εν λόγω οδηγίας, από όπου συνάγεται ότι τα θύματα τα οποία αφορούν οι προστατευτικοί κανόνες του δικαίου της Ένωσης δεν περιορίζονται στους επιβάτες, οι οποίοι φαίνεται ότι αποτελούν μια μόνο ειδική κατηγορία μεταξύ του συνόλου των τρίτων που προστατεύονται από την ασφάλεια του κυρίου του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα⁶⁰. Το εν λόγω άρθρο έχει ως σκοπό να αποσαφηνίσει το πεδίο εφαρμογής *ratione personae* της εγγυήσεως που προσφέρει η υποχρεωτική ασφάλιση και όχι να περιορίσει το εν λόγω πεδίο στους επιβάτες στους οποίους αναφέρεται ρητώς⁶¹. Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται από την εξέλιξη που σημειώθηκε επί του θέματος⁶².

79. Δεύτερον, η κάλυψη από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης και της μη περιουσιακής βλάβης των προσώπων που ζημιώνονται έμμεσα από τροχαίο ατύχημα επιβάλλεται λαμβανομένων υπόψη των σκοπών που επιδιώκουν η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία, που είναι να προαγάγουν τις ελευθερίες κυκλοφορίας καθώς και να διασφαλίσουν στα θύματα παρόμοια μεταχείριση όποιο κι αν είναι το κράτος μέλος στο οποίο έλαβε χώρα το ατύχημα που τους εξημίωσε⁶³. Αν τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας και 1 της τρίτης οδηγίας ερμηνεύονταν διαφορετικά, τα εν λόγω πρόσωπα θα εξηρτώντο από το τι προβλέπουν οι κανόνες του εθνικού δικαίου περί ασφαλίσεως, το περιεχόμενο των οποίων θα μπορούσε να ποικίλλει ανάλογα με τον τόπο επελεύσεως του ατυχήματος ελλείψει προσεγγίσεως επιβαλλομένης από το δίκαιο της Ένωσης.

80. Τρίτον, όπως προκύπτει από την πάγια ως άνω νομολογία⁶⁴, καίτοι η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη οδηγία δεν έχουν ως σκοπό να εναρμονίσουν τα ισχύοντα στα κράτη μέλη συστήματα αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, επιβάλλουν, ωστόσο, στα εν λόγω κράτη να διασφαλίζουν ότι η αστική ευθύνη που υφίσταται σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με τις διατάξεις των εν λόγω οδηγιών. Επομένως, εφόσον το δικαίωμα για αποζημίωση θεμελιώνεται με βάση την αστική ευθύνη ενός ασφαλισμένου δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου⁶⁵, πρέπει να εφαρμοστεί επ' αυτής η κάλυψη από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προβλέπεται από τις εν λόγω οδηγίες.

81. Επισημαίνω ότι το δικαίωμα για αποκατάσταση της μη περιουσιακής βλάβης που προκλήθηκε από την απώλεια οικείου προσώπου σε τροχαίο ατύχημα αναγνωρίζεται στις έννομες τάξεις πολλών κρατών μελών⁶⁶, καίτοι το πόσο εύκολη είναι η πρόσβαση στο δικαίωμα αυτό ποικίλλει, αφού ορισμένες από τις έννομες αυτές τάξεις παρέχουν τη δυνατότητα αυτή αποζημίωσης μόνο υπό εξαιρετικές περιστάσεις⁶⁷, ενώ άλλες προβλέπουν απλοποιημένο βάρος αποδείξεως⁶⁸. Δεδομένου,

60 — Η αιτιολογική σκέψη 4 της τρίτης οδηγίας συμπεριλαμβάνει όλα τα «θύματα τροχαίων ατυχημάτων» στο πεδίο της προστασίας που παρέχει το δίκαιο της Ένωσης. Στην αιτιολογική σκέψη 5 της ίδιας οδηγίας, οι λέξεις «ειδικότερα» και «ιδιαίτερα» εξαιρούν το γεγονός ότι οι επιβάτες των αυτοκινήτων οχημάτων θεωρούνται ως μια «κατηγορία» μεταξύ άλλων κατηγοριών «δυστηκών θυμάτων» και ότι οι επιβάτες αυτοί χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή λόγω του ότι αποτελούν μια τρωτή κατηγορία.

61 — Στη γνωμοδότηση της, της 26ης Απριλίου 1989, επί της προτάσεως τρίτης οδηγίας (EE C 159, σ. 7), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ανέφερε, στο σημείο 1.2, ότι οι επιβάτες πρέπει να καλύπτονται από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης, καθότι, την εποχή εκείνη, αυτό δεν ήταν υποχρεωτικό σε ορισμένα κράτη μέλη.

62 — Συγκεκριμένα, το άρθρο 1α της τρίτης οδηγίας, που προστέθηκε σ' αυτήν με την οδηγία 2005/14, διευκρίνισε ότι άλλες κατηγορίες θυμάτων όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων καλύπτονται επίσης, εφόσον «δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο».

63 — Βλ. την αναφερθείσα ανωτέρω πάγια νομολογία (ιδίως προπαρατεθείσα απόφαση Marques Almeida, σκέψη 26), που παραπέμπει στα προίμια των εν λόγω οδηγιών.

64 — Βλ., κατωτέρω, σημεία 59 επ. στις παρούσες προτάσεις.

65 — Υπενθυμίζεται ότι το εθνικό δίκαιο και όχι το δίκαιο της Ένωσης είναι εκείνο που ορίζει αν υφίσταται δικαίωμα του θύματος για αποζημίωση με βάση την αστική ευθύνη του ασφαλισμένου, καθώς και την έκταση του δικαιώματος αυτού (ιδίως προπαρατεθείσα απόφαση Marques Almeida, σκέψη 35).

66 — Όπως, ιδίως, της Γερμανίας, της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ισπανίας, της Εσθονίας, της Γαλλίας, της Ιρλανδίας, της Ιταλίας, της Λεττονίας, της Πολωνίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Σλοβενίας και της Σουηδίας.

67 — Στη Γερμανία, η ζημία δεν αποκαθίσταται παρά μόνον εάν υπερβαίνει τις «φυσιολογικές» αντιδράσεις και δυσχέρειες που συνεπάγεται ένας θάνατος επερχόμενος υπό τις περιστάσεις αυτές. Στην Εσθονία, η αποζημίωση δικαιολογείται κυρίως όταν ο οικείος ήταν παρών στο ατύχημα. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η νομολογία έχει καθιερώσει ορισμένες σωρευτικές προϋποθέσεις, ήτοι ψυχική ασθένεια προκληθείσα από το σοκ, την ύπαρξη συναισθηματικών δεσμών με το θύμα, την εγγύτητα του δικαιούχου προς το ατύχημα, καθώς και το σοκ που προκαλείται από την άμεση επαφή με το ατύχημα.

68 — Στη Σουηδία, το έμμεσο θύμα εισπράττει αυτοδικαίως αποζημίωση κατά τη διάρκεια του έτους που έπεται του θανάτου ενός οικείου προσώπου. Πέραν του έτους, πρέπει να αποδείξει διαρκέστερες επιπτώσεις, προσκομίζοντας ιατρικές βεβαιώσεις.

συνεπώς, ότι οι νομοθετικές αρχές των κρατών μελών εξακολουθούν να έχουν αρμοδιότητα σε θέματα αστικής ευθύνης, εναπόκειται σ' αυτά να ορίζουν αν το δικαίωμα για αποκατάσταση μιας τέτοιας βλάβης αναγνωρίζεται επί της αρχής και, αν ναι, υπό ποιες προϋποθέσεις. Ιδίως το αν πρόκειται για δικαίωμα του ιδίου του θύματος εξ αντανακλάσεως ή για δικαίωμα παράγωγο του δικαιώματος του αποβιώσαντος προσώπου υπάγεται στο πεδίο της δικής τους εκτιμήσεως.

82. Ωστόσο, σύμφωνα με τη νομολογία⁶⁹, τα κράτη μέλη πρέπει να ασκούν την αρμοδιότητα αυτή κατά τρόπο που συνάδει προς το δίκαιο της Ένωσης και, ιδίως, κατά τρόπο διασφαλίζοντα την πρακτική αποτελεσματικότητα της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας. Η αποτελεσματικότητα δε αυτή θα υπονομευόταν κατά τη γνώμη μου ουσιωδώς αν επιτρεπόταν να μην προστατεύονται μέσω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης τα έμμεσα θύματα τροχαίων ατυχημάτων όπως αυτά που αφορούν οι κύριες δίκες, καίτοι στοιχειοθετείται σαφώς η ευθύνη του ασφαλισμένου έναντι αυτών.

83. Με βάση το σύνολο των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει την απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας και το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας έχουν την έννοια ότι, εφόσον, κατά το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, στοιχειοθετείται η αστική ευθύνη ενός ασφαλισμένου για την μη περιουσιακή βλάβη που υπέστη πρόσωπο, οικείος του οποίου απεβίωσε σε τροχαίο ατύχημα, η σχετική αποζημίωση πρέπει να καλύπτεται από το σύστημα της υποχρεωτικής ασφαλίσεως που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες.

Γ – Επί της αδυναμίας των κρατών μελών να ορίζουν ανώτατα ποσά ασφαλιστικής αποζημίωσης τα οποία υπολείπονται των ελαχίστων ποσών εγγυήσεως που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης (δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση Drozdovs)

1. Το περιεχόμενο του υποβληθέντος ερωτήματος

84. Στην υπόθεση Drozdovs, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει επικουρικός ένα δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, για την περίπτωση που το Δικαστήριο θα απαντούσε καταφατικά στο πρώτο του ερώτημα, δηλαδή αν η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, που προβλέπεται στο άρθρο 3 της πρώτης οδηγίας και στο άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας, περιλαμβάνει και την αποκατάσταση ηθικής βλάβης όπως αυτή την οποία επικαλείται η ενάγουσα και νυν ανααιρεσείουσα της κυρίας δίκης.

85. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν τα προαναφερθέντα άρθρα απαγορεύουν την εφαρμογή κανόνα του εθνικού δικαίου που προβλέπει, για την αποζημίωση που οφείλει ο ασφαλιστής για την αποκατάσταση μη περιουσιακής βλάβης, ανώτατο ποσό το οποίο υπολείπεται σαφώς, αφενός, των ελαχίστων ορίων του υποχρεωτικά ασφαλιζόμενου κεφαλαίου που επιβάλλει η δεύτερη οδηγία και, αφετέρου, των ορίων της ευθύνης των ασφαλιστών που ορίζει η εθνική νομοθεσία.

69 — Βλ., ιδίως την προπαρατεθείσα απόφαση Marques Almeida (σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

86. Όπως προκύπτει, πράγματι, από την απόφαση του αιτούντος δικαστηρίου, με το ερώτημα αυτό ζητείται από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί της νομιμότητας του ανωτάτου ορίου αποζημιώσεως για ηθική βλάβη όπως αυτή που υπέστη ο Vitālijs Drozdovs, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 7 του λεττονικού διατάγματος 331⁷⁰, λαμβανομένων υπόψη όχι μόνο των ελαχίστων ποσών αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας⁷¹, αλλά και αυτού που ορίζεται στο άρθρο 15, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση⁷², με τον οποίο μεταφέρθηκε η εν λόγω οδηγία στην εσωτερική έννομη τάξη.

87. Το τελευταίο αυτό σκέλος της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με τους λόγους αναιρέσεως που προέβαλε η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs, η οποία υποστηρίζει ιδίως ότι το όριο αποζημιώσεως που προβλέπεται στο λεττονικό διάταγμα 331 είναι απαράδεκτα χαμηλό και αντίθετο προς τις διατάξεις του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση, κατ' εφαρμογήν του οποίου εκδόθηκε το εν λόγω κυβερνητικό διάταγμα⁷³. Ωστόσο, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί της συνταγματικότητας ή της νομιμότητας κανόνων του εθνικού δικαίου, ιδίως δε να κρίνει αν εθνικές κανονιστικές διατάξεις είναι σύμφωνες προς εθνικές νομοθετικές διατάξεις. Συνεπώς, το σκέλος αυτό του ερωτήματος δεν θα εξεταστεί.

2. Ο δεσμευτικός χαρακτήρας των ελαχίστων ποσών κάλυψης της αστικής ευθύνης που καθορίζονται από τη δεύτερη οδηγία

88. Τόσο η επίτροπος του Vitālijs Drozdovs όσο και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι το άρθρο 3 της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας δεν επιτρέπουν σε κράτος μέλος να περιορίζει την καλυπτόμενη από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης αποζημίωση για μη περιουσιακή βλάβη σε ποσό το οποίο υπολείπεται του προβλεπόμενου από τις εν λόγω διατάξεις ορίου της ευθύνης του ασφαλιστή. Δηλώνω ευθύς ότι συντάσσομαι με την άποψη αυτή, για τους λόγους που ακολουθούν.

89. Από τις απαρχές, τη γένεση και την εξέλιξη των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης τις οποίες αφορά το δεύτερο ερώτημα που υπέβαλε το Augstākās tiesas Senāts προκύπτει πληθώρα στοιχείων χρήσιμων για την ερμηνεία τους.

90. Όπως τόνισε το Δικαστήριο, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1 in fine, της πρώτης οδηγίας, ως αρχικώς είχε, τα κράτη μέλη παρέμεναν αρμόδια να καθορίζουν τις καλυπτόμενες ζημιές καθώς και τις λεπτομέρειες εφαρμογής και λειτουργίας της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης⁷⁴. Κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της δεύτερης οδηγίας, η μείωση των αποκλίσεων που υφίσταντο όσον αφορά την έκταση της υποχρεώσεως ασφαλίσεως μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών ήταν ο σκοπός για τον οποίο το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας επέβαλε, όσον αφορά την αστική ευθύνη, την υποχρεωτική κάλυψη των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών, σε συγκεκριμένο ύψος, ώστε τα ποσά αυτά να εγγυώνται ένα ελάχιστο επίπεδο προστασίας υπέρ των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων⁷⁵.

70 — Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι το κατ' αποκοπήν ποσό της αποζημιώσεως που καταβάλλεται από έναν ασφαλιστή για την ψυχική οδύνη που οφείλεται στον θάνατο, ιδίως, του προσώπου από το οποίο συντηρείται ο ζημιωθείς ανέρχεται σε 100 LVL, ήτοι περίπου 143 ευρώ, για κάθε αιτούντα και για κάθε αποβιώσαν πρόσωπο.

71 — Τα επίμαχα ποσά, των οποίων γίνεται μνεία στο σημείο 13 των παρουσών προτάσεων, περιέχονται πλέον στο άρθρο 9 της οδηγίας 2009/103.

72 — Ο νόμος αυτός όρισε σε 250 000 LVL, ήτοι περίπου 357 283 ευρώ, το ανώτατο όριο της ευθύνης του ασφαλιστή για αποζημίωση αφορώσα προσωπικές ζημιές.

73 — Το άρθρο 19, παράγραφος 3, του λεττονικού νόμου για την υποχρεωτική ασφάλιση είχε όντως προβλέψει ότι το ύψος και ο τρόπος υπολογισμού του ποσού της αποζημιώσεως από τους ασφαλιστές για τις υλικές και για τις μη περιουσιακές βλάβες που υφίστανται τα πρόσωπα θα ορίζονταν από το Συμβούλιο των Υπουργών.

74 — Απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez (Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 15).

75 — Βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira, (σκέψη 26), καθώς και τα σημεία 8 και 9 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Γ. Κοσμά στην εν λόγω υπόθεση.

91. Από τις προπαρασκευαστικές εργασίες που προηγήθηκαν της εκδόσεως της δεύτερης οδηγίας προκύπτει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, αυτής, το οποίο ορίζει τα εν λόγω ελάχιστα ποσά αποζημιώσεως, ήταν μια από τις πιο συχνά τροποποιηθείσες διατάξεις κατά τη διάρκεια της αρχικής νομοθετικής διαδικασίας⁷⁶. Το ίδιο συνέβη κατά τις διαδοχικές αναθεωρήσεις της οδηγίας⁷⁷, ας μου επιτραπεί δε σχετικώς να διευκρινίσω ότι, κατά την άποψή μου, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα μεταγενέστερα αυτά νομοθετήματα⁷⁸, καθόσον αντικατοπτρίζουν τον προσανατολισμό των νομοθετικών οργάνων, καίτοι δεν είναι εφαρμοστέα *ratione temporis* στην υπόθεση Drozdovs. Από το σύνολο των στοιχείων αυτών προκύπτει ότι το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας έτυχε ιδιαίτερης προσοχής εκ μέρους του κοινοτικού νομοθέτη. Εξάλλου, η εξέλιξη της διατάξεως αυτής, προς την κατεύθυνση της σταδιακής ενισχύσεως των απαιτήσεων που καθιερώνει, καταδεικνύει την ολοένα αυξανόμενη μέριμνα για προστασία των θυμάτων. Πράγματι, όπως επισήμανε ρητώς ο νομοθέτης, «η υποχρέωση των κρατών μελών να εγγυώνται την ασφαλιστική κάλυψη τουλάχιστον ορισμένων ελάχιστων ποσών αποτελεί σημαντικό στοιχείο» για την επίτευξη του σκοπού αυτού⁷⁹.

92. Ακολουθώντας την προσέγγιση αυτή, το Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει ανώτατα ποσά αποζημιώσεως κατώτερα από τα ελάχιστα εγγυημένα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως που ορίζει το εν λόγω άρθρο⁸⁰.

93. Αιτιολογώντας τις σχετικές αποφάσεις του, δέχθηκε, όπως υπενθύμισα ήδη απαντώντας στα πρώτα προδικαστικά ερωτήματα, ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εγγυώνται ότι η συναρτώμενη με τα τροχαία ατυχήματα αστική ευθύνη, κατά το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους για το οποίο πρόκειται, καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη με τις διατάξεις της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης οδηγίας. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν τηρώντας το δίκαιο της Ένωσης, αυτό προϋποθέτει, ιδίως, ότι η κάλυψη από την ασφάλεια της αστικής ευθύνης τηρεί τα ελάχιστα ποσά αποζημιώσεως που ορίζει η δεύτερη οδηγία και, συνεπώς, ότι καμία εθνική νομοθεσία δεν μπορεί να περιορίζει την απορρέουσα από την οδηγία αυτή προστασία ορίζοντας ανώτατα ποσά αποζημιώσεως υπολειπόμενα των ελαχίστων αυτών ποσών⁸¹.

94. Το Δικαστήριο προσέθεσε ότι «κάθε άλλη ερμηνεία θα στερούσε τα άρθρα 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας της πρακτικής τους αποτελεσματικότητας. Πράγματι, ο σκοπός των διατάξεων αυτών, που είναι να προστατεύουν τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων μέσω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης, θα διακυβευόταν αν η κάλυψη της εν λόγω ευθύνης από την ασφάλεια αφηνόταν στη διακριτική ευχέρεια του εθνικού νομοθέτη»⁸².

76 — Αυτό προκύπτει από αντιπαραβολή της προαναφερθείσας αρχικής προτάσεως της Επιτροπής της 7ης Αυγούστου 1980, της προαναφερθείσας γνωμοδοτήσεως της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 25ης και 26ης Φεβρουαρίου 1981, των τροποποιήσεων που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 14 Οκτωβρίου 1981 (ΕΕ C 287, σ. 44) και της τροποποιήσεως της εν λόγω προτάσεως που υποβλήθηκε από την Επιτροπή [στο Συμβούλιο] στις 3 Μαρτίου 1982 (ΕΕ C 78, σ. 17).

77 — Τα ποσά αυτά αναθεωρήθηκαν προς τα πάνω και συνοδεύτηκαν από ρήτρα περιοδικής αναθεώρησης, προκειμένου να αποφευχθεί η απομείωση του ελαχίστου ποσού της κάλυψης, με την οδηγία 2005/14. Βλ., επίσης, το άρθρο 9 της οδηγίας 2009/103 και την ανακοίνωση της Επιτροπής για την αναπροσαρμογή με βάση τον πληθωρισμό ορισμένων ποσών τα οποία ορίζονται στην οδηγία 2009/103 (ΕΕ 2010, C 332, σ. 1).

78 — Το Δικαστήριο υιοθέτησε επίσης αυτή την προσέγγιση, ιδίως, στην απόφαση της 17ης Μαρτίου 2011, C-484/09, Carvalho Ferreira Santos (Συλλογή 2011, σ. I-1821, σκέψη 45).

79 — Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 10 της οδηγίας 2005/14 και 12 της οδηγίας 2009/103.

80 — Βλ. απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (σκέψη 41), καθώς και προπαρατεθείσα διάταξη Messejana Viegas (σκέψη 20), σχετικά με την πορτογαλική νομοθεσία η οποία ορίζει τέτοια ποσά όταν, ελλείψει πταίσματος του οδηγού του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα, στοιχειοθετείται μόνον αστική ευθύνη από διακινδύευση.

81 — Το Δικαστήριο έχει επισημάνει ότι ο κοινοτικός νομοθέτης είχε την πρόθεση να απαιτήσει την κάλυψη πάσης αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων, μολονότι τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να καθορίζουν το καθεστώς της αστικής ευθύνης, είτε αυτή στηρίζεται στην υπαιτιότητα είτε στη διακινδύευση, το οποίο εφαρμόζεται στα σχετικά ατυχήματα. Βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira (σκέψεις 29 και 40) καθώς και την προπαρατεθείσα διάταξη Messejana Viegas (σκέψη 21).

82 — Προπαρατεθείσα διάταξη Messejana Viegas (σκέψη 22). Βλ., επίσης, σημείο 48 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Γ. Κοσμά στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση Mendes Ferreira και Delgado Correia Ferreira.

95. Το σύνολο των σκέψεων αυτών μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να ισχύσει και για διατάξεις όπως αυτές που περιέχει το λεττονικό διάταγμα 331, με τις οποίες ορίζεται πολύ χαμηλό ανώτατο όριο καλύψεως, ιδίως για τη μη περιουσιακή ζημία που προκαλείται από τον θάνατο του προσώπου από το οποίο συντηρείται ο ζημιωθείς, δεδομένου ότι η επίτευξη του σκοπού και η διασφάλιση της πρακτικής αποτελεσματικότητας των εν λόγω διατάξεων επιβάλλει την εξασφάλιση επαρκούς ικανοποίησης των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων όποιο κι αν είναι το κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα⁸³. Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα του *Augstākās tiesas Senāts* πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

96. Διευκρινίζω ότι, κατά τη γνώμη μου, δεν έχει καθοριστική σημασία το ότι το ανεπαρκές ποσό που προβλέπεται στο εθνικό δίκαιο υπολείπεται, κατά το ήττον ή μάλλον, του ορίου της ευθύνης των ασφαλιστών που ορίζεται στις οδηγίες, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο στο προδικαστικό του ερώτημα⁸⁴. Αρκεί το προβλεπόμενο από τον εθνικό κανόνα ποσό να υπολείπεται του ελαχίστου ποσού κάλυψης για να μην είναι ο κανόνας αυτός σύμφωνος με τις εν λόγω απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης. Αντιστρόφως, η επιφύλαξη που διατυπώνεται στην αρχή του άρθρου 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας⁸⁵ επιτρέπει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ποσά κάλυψης μεγαλύτερα από τα κατώτατα προβλεπόμενα όρια, διευκρινιζομένου ότι μπορούν είτε να απαιτούν απεριόριστη εγγύηση είτε να καθορίζουν ποσά για τα οποία η ασφάλιση είναι υποχρεωτική, υπό τον μοναδικό όρο ότι τα ποσά αυτά δεν υπολείπονται των ελαχίστων προβλεπομένων ποσών⁸⁶.

97. Λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου να υπάρξουν αμφιβολίες, όπως διαφαίνεται από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, διευκρινίζω ότι, κατά τη γνώμη μου, στο δίκαιο της Ένωσης δεν αντίκειται μόνο ο περιορισμός των ποσών αποζημιώσεως⁸⁷, αλλά και το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος ορίζει το ανώτατο όριο της αποζημίωσης σε επίπεδο κατώτερο του επιπέδου των ελαχίστων ποσών που προβλέπουν οι εξεταζόμενες οδηγίες.

98. Βεβαίως, κατά την προπαρατεθείσα πάγια νομολογία, κάθε αστική ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων την οποία προβλέπει εθνική έννομη τάξη πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση. Ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, η αρχή αυτή πρέπει να νοείται μόνον υπό την έννοια ότι κανόνας του εθνικού δικαίου αφορών την ασφάλιση δεν μπορεί να αποκλείει ορισμένου είδους ζημίες ή ορισμένες κατηγορίες των βλαπτομένων προσώπων όταν τα θύματα μπορούν να επικαλεστούν την αστική ευθύνη του ασφαλισμένου προκειμένου να τύχουν στη βάση αυτή αποζημίωσης. Η απόφαση του κοινοτικού νομοθέτη να θεσπίσει επίπεδα ασφαλιστικής αποζημίωσης ανερχόμενα «κατ' ελάχιστον» στα ποσά που προβλέπουν οι οικείες οδηγίες δεν έχει νόημα παρά μόνον αν γίνεται δεκτό ότι οι οδηγίες αυτές επιτρέπουν, αντιθέτως, να ορίζουν τα κράτη μέλη υψηλότερα ανώτατα όρια και, συνεπώς, ότι η πέραν των ανωτάτων αυτών εθνικών ορίων αστική ευθύνη δεν απαιτείται να καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση⁸⁸. Επομένως, οι έννομες τάξεις των κρατών μελών όπου η

83 — Επισημαίνω ότι τα ελάχιστα ποσά αποζημίωσης που προβλέπουν οι οδηγίες ενδέχεται να επιφέρουν στο μέλλον κάποια *de facto* εναρμόνιση των κανόνων περί αστικής ευθύνης που ισχύουν στα κράτη μέλη, αφού τα τελευταία μπορεί να τείνουν να προσαρμόσουν τη σχετική εθνική νομοθεσία, παρά το ότι δεν τα βαρύνει καμία σχετική νομική υποχρέωση στην παρούσα φάση εξέλιξης του δικαίου της Ένωσης (βλ. Heiss, H., «Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law», *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy*, Intersentia, Anvers-Cambridge, 2011, σ. 127 έως 136, και ειδικώς σ. 133).

84 — Η εξέταση του ζητήματος αυτού δεν πρέπει να συγχέεται με την εξέταση της αναλογικότητας, στην οποία επιδόθηκε το Δικαστήριο σε σχέση με εθνικές νομοθεσίες οι οποίες δεν αναγνωρίζουν ή περιορίζουν σε δυσανάλογο βαθμό, με βάση μόνο τη συμβολή του θύματος στην πρόκληση της ζημίας την οποία υπέστη, το δικαίωμα αυτού να αποζημιωθεί μέσω της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης (βλ., ιδίως, την προπαρατεθείσα απόφαση *Marques Almeida* (σκέψεις 30 επ.) καθώς και τη διάταξη της 21ης Μαρτίου 2013, C-486/11, *Rodrigues Esteves* (σκέψεις 26 επ.).

85 — Ήτοι: «με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης, που ενδεχομένως απαιτούνται από τα κράτη μέλη».

86 — Τούτο συνάγεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες που αφορούν τη διάταξη αυτή [(βλ. ειδικώς από την αρχική πρόταση και τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (σημεία 2.1 και 2.2) που προπαρατίθενται].

87 — Όπως φαίνεται να υποθέτει το αιτούν δικαστήριο (βλ. σκέψη 8.1 *in fine* της αποφάσεώς του).

88 — Βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση *Marques Almeida* (σκέψη 30 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), όπου το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι «τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο αστική ευθύνη που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων θα καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνη προς τις διατάξεις των ανωτέρω τριών οδηγιών» (η υπογράμμιση δική μου).

νομοθεσία που διέπει την αστική ευθύνη εν γένει δεν προβλέπει ανώτατα όρια αποζημιώσεως μπορούν, εντούτοις, να περιορίζουν την κάλυψη της εν λόγω ευθύνης από την υποχρεωτική ασφάλιση καθιερώνοντας ανώτατα όρια καλύψεως μεγαλύτερα από τα ελάχιστα ποσά που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες.

3. Οι συνέπειες της προτεινομένης απαντήσεως

99. Αιτιολογώντας την αίτησή του, το Augstākās tiesas Senāts τονίζει τη σημασία επιτεύξεως ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων. Επισημαίνει ότι το συμφέρον των θυμάτων, που είναι να επιτύχουν την πληρέστερη δυνατή αποκατάσταση της ζημίας τους, διαφέρει τόσο από το συμφέρον του κυρίου του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα, που είναι να καταβάλλει όσο το δυνατόν χαμηλότερα ασφαλιστικά για την υποχρεωτική του ασφάλιση, όσο και από τον σκοπό του ασφαλιστή, που είναι να αποκομίσει εισόδημα το οποίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαφορά μεταξύ των εισπραχθέντων ασφαλιστρών και των αποζημιώσεων που καταβάλλει οσάκις συμβαίνουν ατυχήματα⁸⁹. Θεωρεί ότι η συμφιλίωση των δύο αυτών αποκλινόντων συμφερόντων προϋποθέτει τον σαφή προσδιορισμό των ορίων της αποζημιώσεως που οφείλει ο ασφαλιστής, ούτως ώστε να μπορεί ο ιδιοκτήτης του οχήματος να συνάψει σύμβαση ασφάλισης με λογικό ασφαλιστή⁹⁰ και, συνεπώς να λάβει εν τέλει το θύμα την προβλεπόμενη αποζημίωση για αποκατάσταση της ζημίας του.

100. Η Λεττονική και η Λιθουανική Κυβέρνηση συντάσσονται με την άποψη αυτή. Προσθέτουν ότι ο καθορισμός τέτοιων ορίων από το νόμο παρουσιάζει επίσης το πλεονέκτημα ότι εγγυάται την ασφάλεια δικαίου, ενώ η καταβολή μεγάλων αποζημιώσεων για τη μη περιουσιακή ζημία θα κινδύνευε, σε περίπτωση πολυπροσώπων ατυχημάτων, να παρεμποδίσει τη δίκαιη κατανομή των περιορισμένων ποσών που είναι διαθέσιμα⁹¹. Συνάγουν δε εξ αυτού ότι η εφαρμογή στην ηθική βλάβη των ορίων που προβλέπονται στο άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας θα δημιουργούσε δυσκολίες από την άποψη της αποτελεσματικότητας του συστήματος ασφάλισης της αστικής ευθύνης που ενδιαφέρει εν προκειμένω.

101. Είναι αληθές ότι, εκ πρώτης όψεως, η λειτουργία της ευρωπαϊκής ασφαλιστικής αγοράς θα μπορούσε να επηρεαστεί από την επιβολή στους ασφαλιστές της υποχρεώσεως να καλύπτουν ζημίες σε ευρύτερη έκταση και σε υψηλότερο επίπεδο, όταν πρόκειται για οχήματα που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος των κρατών μελών, πράγμα που θα προκαλούσε ενδεχομένως αύξηση των ασφαλιστρών που καταβάλλουν οι ασφαλισμένοι.

102. Ωστόσο, επισημαίνω ότι, ευθύς εξ αρχής, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είχε διαβλέψει «[τα] προβλήματα τα οποία θα προκαλέσει αναπόφευκτα ο καθορισμός των ελαχίστων αυτών ποσών σε ορισμένες χώρες (ιδίως την αύξηση των σημερινών ασφαλιστρών)» αλλά εκτίμησε, ορθώς κατά τη γνώμη μου, ότι επρόκειτο για «μια προσπάθεια που είναι αναγκαίο να καταβληθεί προκειμένου να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός, ήτοι η καλύτερη προστασία των θυμάτων» και γι αυτό υποστήριξε την πρόταση για καθιέρωση των ελαχίστων ποσών αποζημιώσεως⁹². Προκειμένου να λάβει υπόψη την υφιστάμενη σε ορισμένα κράτη μέλη κατάσταση όσον αφορά τα εν λόγω ποσά, η δεύτερη οδηγία περιέχει μεταβατικά μέτρα αφορώντα τη σταδιακή εφαρμογή των σχετικών διατάξεων στα εν λόγω κράτη μέλη⁹³.

89 — Βλ. σκέψη 8.2 της αποφάσεως περί παραπομπής.

90 — Παραπέμπει συναφώς στις σκέψεις 77 και 78 της αποφάσεως της 28ης Απριλίου 2009, C-518/06, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2009, σ. I-3491).

91 — Θα παρατηρήσω ότι ο προβαλλόμενος κίνδυνος θα μπορούσε στην πραγματικότητα να είναι ο ίδιος σε περίπτωση περιουσιακής ζημίας.

92 — Στο σημείο 2.3 της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεώς της επί της προτάσεως για έκδοση της δεύτερης οδηγίας.

93 — Βλ. την αιτιολογική σκέψη 11 καθώς και τα άρθρα 5 και 6 της δεύτερης οδηγίας.

103. Κατά τα λοιπά, στην πράξη αποδεικνύεται ότι η ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης δεν έχει κατ' ανάγκην τόσο σημαντικές επιπτώσεις όσο προβλεπόταν στο ύψος των ασφαλίσεων⁹⁴. Συγκεκριμένα, στη Βουλγαρία, η πρόσφατη τροποποίηση του νόμου σχετικά με τα ποσά που καλύπτονται από την εν λόγω ασφάλιση, όπου περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της ηθικής βλάβης⁹⁵, δεν είχε αξιόλογη επίπτωση στο ύψος των σχετικών ασφαλίσεων⁹⁶. Ομοίως, στη Σουηδία, όπως προκύπτει από τις προπαρασκευαστικές εργασίες που κατέληξαν στην καθιέρωση στη νομοθεσία του δικαιώματος αποζημιώσεως για τις σωματικές βλάβες σε περίπτωση θανάτου οικείου προσώπου σε τροχαίο ατύχημα⁹⁷, η εν λόγω μεταρρύθμιση δεν θα πρέπει να έχει παρά ασήμαντες επιπτώσεις στις δαπάνες των ασφαλιστικών εταιριών και, συνεπώς, στα ασφάλιστρα, τα οποία δεν θα χρειαστεί να αυξηθούν παρά μόνο κατά 1 έως 1,5 %, ή ακόμη και λιγότερο⁹⁸.

104. Εξάλλου, οι φόβοι που εξέφρασαν οι κυβερνήσεις που περενέβησαν στην παρούσα υπόθεση δεν θεωρώ ότι είναι δικαιολογημένοι δεδομένου ότι, όπως προανέφερα, δεν απαγορεύεται κατά τη γνώμη μου στα κράτη μέλη να ορίζουν ανώτατα όρια προκειμένου η αποζημίωση που οφείλεται από τους ασφαλιστές να μην είναι απεριόριστη, καθόσον η μόνη απαίτηση που προκύπτει από το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας είναι ότι τα εν λόγω ανώτατα όρια θα είναι υψηλότερα από τα ελάχιστα ποσά που προβλέπει το άρθρο αυτό.

105. Έχοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, η απάντηση που πρέπει κατά τη γνώμη μου να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα που υποβλήθηκε στην υπόθεση Drozdovs είναι ότι το άρθρο 3 της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας αντιτίθεται σε εθνικό κανόνα ο οποίος, για να περιορίσει την αποζημίωση για μη περιουσιακή ζημία που μπορεί να οφείλεται με βάση την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, προβλέπει ανώτατα ποσά αποζημιώσεως τα οποία υπολείπονται των ελαχίστων ποσών αποζημιώσεως που προβλέπει για την αποκατάσταση των σωματικών βλαβών το άρθρο 1 της δεύτερης οδηγίας.

Δ – Επί του δευτέρου ερωτήματος στην υπόθεση Haasová

106. Όπως αναφέρεται στο δεύτερο ερώτημα που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο στην υπόθεση Haasová, το Krajský súd v Prešovne εκκινεί από την υπόθεση ότι το Δικαστήριο θα αποφανθεί, απαντώντας στο πρώτο ερώτημα, ότι δεν αντίκειται στο δίκαιο της Ένωσης εθνικές διατάξεις περί ασφαλίσεως οι οποίες δεν επιτρέπουν τη χρηματική αποκατάσταση της μη περιουσιακής ζημίας την οποία υφίστανται οι επιζώντες θυμάτων ατυχήματος που προκαλείται από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος.

107. Δηλαδή, το αιτούν δικαστήριο στηρίζεται σε υπόθεση που είναι αντίθετη προς την απάντηση την οποία προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα. Λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της απαντήσεως που πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να δοθεί στο ερώτημα αυτό, θεωρώ ότι παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα, το οποίο υποβλήθηκε επικουρικός.

94 — Η πρόταση της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2002, που οδήγησε στην έκδοση της οδηγίας 2005/14 κάνει απολογισμό σύμφωνα με τον οποίο αρκετά κράτη μέλη επέλεξαν την απεριόριστη κάλυψη και τα περισσότερα από εκείνα που όρισαν ελάχιστα ποσά αποζημιώσεως όρισαν τα ποσά αυτά σε επίπεδο υψηλότερο από αυτό που προβλέπουν οι οδηγίες, χωρίς να δημιουργήσουν προβλήματα στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους [COM(2002) 244 τελικό, σ. 6 και σ. 29].

95 — Νόμος περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Ασφαλιστικού Κώδικα (DV αριθ. 21 της 13ης Μαρτίου 2012).

96 — Βλ. άρθρο της Stoyanova, I., «Обезщетенията за неимуществени вреди при 'Тражданска отговорност' на автомобилистите», διαθέσιμο στον ιστότοπο: www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4.

97 — Το δικαίωμα αυτό περιλήφθηκε στον γενικό νόμο περί αποζημιώσεων με τον νόμο i 2001:732, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2002.

98 — Regeringens proposition 2000/01:68, Ersättning för ideell skada, σ. 34 και σ. 63.

108. Παρά ταύτα, σημειώνω ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να προβεί στην ερμηνεία διατάξεων του εθνικού δικαίου⁹⁹, πράγμα που δεν επιτρέπεται, σύμφωνα με πάγια νομολογία¹⁰⁰.

109. Στην περίπτωση που το Δικαστήριο δεν θα υιοθετούσε την πρότασή μου, το ερώτημα θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μου, να αναδιατυπωθεί ώστε να αφορά, κατ' ουσίαν, το αν δικαστήριο κράτους μέλους θα μπορούσε να προβεί ενδεχομένως σε ερμηνεία κανόνα του εθνικού δικαίου που θα ήταν σύμφωνη με τις διατάξεις της πρώτης και της τρίτης οδηγίας. Εν πάση περιπτώσει, η αρχή της σύμφωνης με τις κοινοτικές διατάξεις ερμηνείας δεν θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως βάση για ερμηνεία *contra legem* του εθνικού δικαίου, που θα είχε εν προκειμένω ως αποτέλεσμα να υποχρεώσει έναν ασφαλιστή να αναλάβει την αποκατάσταση μιας ζημίας σε αντίθεση με τα οριζόμενα σε κανόνα του εθνικού δικαίου¹⁰¹.

V – Πρόταση

110. Στην υπόθεση Haasová (C-22/12), λαμβανομένων υπόψη των σκέψεων που προηγήθηκαν, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Krajský súd v Prešove:

- 1) 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, αφενός, και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, 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, αφετέρου, έχουν την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος κράτους μέλους καλύπτει την αποκατάσταση των μη περιουσιακών βλαβών τις οποίες υφίστανται οι οικείοι θυμάτων που έχασαν τη ζωή τους σε τροχαίο ατύχημα επελθόν υπό τέτοιες περιστάσεις, εφόσον το εφαρμοστέο στη διαφορά εθνικό δίκαιο προβλέπει ότι η αποκατάσταση αυτή εμπίπτει στο πεδίο της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου.
- 2) Παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

111. Στην υπόθεση Drozdovs (C-277/12), λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που του υπέβαλε το Augstākās tiesas Senāts ως εξής:

- 1) Το άρθρο 3 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 υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, αφενός, και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, 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, αφετέρου, έχουν την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία

99 — Το ερώτημα είναι διατυπωμένο ως εξής: «πρέπει οι διατάξεις των άρθρων 4, παράγραφοι 1, 2 και 4, του νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση] της Σλοβακίας και του άρθρου 6, παράγραφοι 1 έως 3, του νόμου [για την υποχρεωτική ασφάλιση] της Τσεχικής Δημοκρατίας να ερμηνευθούν [...]».

100 — Βλ., ιδίως, απόφαση της 17ης Ιανουαρίου 2013, C-23/12, Zakaria (σκέψη 29).

101 — Ιδίως, απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2012, C-282/10, Dominguez (σκέψη 25), καθώς και σημείο 67 των προτάσεών μου στην υπόθεση επί της οποίας εξεδόθη η απόφαση της 24ης Ιουνίου 2010, C-98/09, Sorge (Συλλογή 2010, σ. I-5837).

των αυτοκινήτων οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος κράτους μέλους καλύπτει την αποκατάσταση των μη περιουσιακών ζημιών τις οποίες υφίστανται οι οικείοι θυμάτων που αποβίωσαν σε τροχαίο ατύχημα επελθόν υπό τέτοιες περιστάσεις, εφόσον το εφαρμοστέο στη διαφορά εθνικό δίκαιο προβλέπει ότι η αποκατάσταση αυτή εμπίπτει στο πεδίο της αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου.

- 2) Το άρθρο 3 της οδηγίας 72/166 και το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 84/5 έχουν την έννοια ότι δεν επιτρέπουν την εφαρμογή εθνικού κανόνα ο οποίος προβλέπει, για την αποζημίωση για μη περιουσιακή ζημία που μπορεί να οφείλεται από τον ασφαλιστή για την αποκατάσταση μη περιουσιακής ζημίας που προκύπτει από τον θάνατο σε τροχαίο ατύχημα προσώπου από το οποίο συντηρείτο ο ζημιωθείς, ανώτατα ποσά αποζημιώσεως τα οποία υπολείπονται των ελαχίστων ποσών αποζημιώσεως που προβλέπει για την αποκατάσταση των σωματικών βλαβών το τελευταίο αυτό άρθρο.