

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

L. A. GEELHOED

van 10 maart 2005¹

I — Inleiding

1. In deze zaak heeft de Korkein oikeus (Hof van cassatie) het Hof een reeks prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van richtlijn 72/166/EEG van 24 april 1972² (hierna: „Eerste richtlijn”), richtlijn 84/5/EEG van 30 december 1983³ (hierna: „Tweede richtlijn”) en richtlijn 90/232/EEG van 14 mei 1990⁴ (hierna: „Derde richtlijn”) inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen aanleiding kan geven.

2. De verwijzende rechter wenst met de gestelde prejudiciële vragen in wezen te vernemen, of een passagier die letsel heeft

opgelopen en die wist of diende te weten dat de bestuurder van het motorvoertuig op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol reed, door het nationale recht geheel of ten dele kan worden uitgesloten van de bescherming die hij ontleent aan de communautaire richtlijnen aangaande de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen.

II — Het gemeenschapsrecht

3. Vanaf 1972 is de communautaire wetgever door middel van richtlijnen overgegaan tot de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven.

4. De eerste richtlijn voorziet in de afschaffing van de grenscontroles van de groene kaart en in de invoering in alle lidstaten van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering die de op het communautaire grondgebied ontstane schade dekt.

1 — Oorspronkelijke taal: Nederlands.

2 — Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, PB L 103, blz. 1.

3 — Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, PB L 8, blz. 17.

4 — Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, PB L 129, blz. 33.

5. Uitgaande van het beginsel dat slachtoffers van verkeersongevallen schadeloos moeten worden gesteld wanneer de aansprakelijkheid is vastgesteld, bepaalt artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn:

„Iedere lidstaat treft [...] de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld.”

6. Met de Tweede richtlijn wenste de communautaire wetgever de verschillende inhoudelijke aspecten van deze verplichte verzekering te harmoniseren om de slachtoffers van verkeersongevallen een minimumbescherming te garanderen en de in de Gemeenschap bestaande verschillen in de omvang van deze verzekering te verkleinen.

7. De Tweede richtlijn betreft de draagwijdte, dat wil zeggen de omvang van de dekking van de verplichte verzekering, waarvoor zij minimumbedragen vaststelt. Artikel 1, leden 1 en 2, van de Tweede richtlijn luidt als volgt:

„1. De verzekering bedoeld in artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG dient zowel materiële schade als lichamelijk letsel te dekken.

2. Onverminderd eventueel door de lidstaten voorgeschreven hogere dekking, eist iedere lidstaat dat de bedragen waarvoor deze verzekering verplicht is, niet lager zijn dan:

— voor lichamelijk letsel, 350 000 ECU, ingeval er slechts één slachtoffer is; ingeval er verschillende slachtoffers bij één ongeval zijn betrokken, wordt dit bedrag vermenigvuldigd met hun aantal;

— voor materiële schade, 100 000 ECU per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers.

In plaats van de bovengenoemde minimumbedragen kunnen de lidstaten een minimumbedrag vaststellen van 500 000 ECU voor lichamelijk letsel ingeval er verschillende slachtoffers zijn bij eenzelfde ongeval of een minimumbedrag van 600 000 ECU per ongeval voor lichamelijk letsel en materiële schade tezamen, ongeacht het aantal slachtoffers of de aard van de schade.”

8. Volgens artikel 2, lid 1, eerste alinea, van de Tweede richtlijn neemt „iedere lidstaat [...] de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, [...] op grond waarvan van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen:

- door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gemachtigd zijn, of

- door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen, of

- door personen die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen,

[...] geacht worden niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval.”

9. Volgens de tweede alinea van lid 1 kan de in het eerste streepje van de eerste alinea bedoelde bepaling of clause echter worden

teggengeworpen aan personen die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer de verzekeraar kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig gestolen was.

10. De Derde richtlijn is vastgesteld om sommige bepalingen betreffende de verplichte verzekering te verduidelijken, aangezien er nog steeds aanzienlijke verschillen in de omvang van de door de verzekering verstrekte dekking bestonden.

11. Volgens de vijfde overweging van de considerans van de Derde richtlijn zijn er met name in sommige lidstaten leemten in de dekking van de inzittenden van een motorrijtuig door de verplichte verzekering. Ter bescherming van deze bijzonder kwetsbare categorie potentiële slachtoffers moeten die leemten worden aangevuld.

12. Ten slotte bepaalt artikel 1, van de Derde richtlijn:

„Onverminderd artikel 2, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 84/5/EEG, dekt de in artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG bedoelde verzekering de aansprakelijkheid voor licha-

melijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer.”

het ongeval. Indien iemand door eigen schuld of door grove nalatigheid bij zichzelf lichamelijk letsel heeft veroorzaakt, zal slechts schadevergoeding plaatsvinden voorzover andere omstandigheden van invloed waren op het ontstaan van de schade.”

III — Het relevante nationale recht

13. De algemene bepalingen betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering zijn opgenomen in de Liikennevakuutuslaki (hierna: „Wet motorrijtuigenverzekering”). Lichamelijk letsel of materiële schade welke veroorzaakt is door deelneming aan het verkeer met een motorvoertuig wordt door de verzekering gedekt overeenkomstig genoemde wet.

14. Artikel 7, lid 1, van de Wet motorrijtuigenverzekering bepaalt het volgende over het eigen aandeel van het slachtoffer:

„Wanneer degene die getroffen is door een verkeersongeval, zelf aan het ontstaan daarvan heeft bijgedragen, kan de vergoeding voor schade anders dan voor lichamelijk letsel worden verlaagd of geweigerd naar gelang van de eigen schuld, de wijze waarop het voertuig werd bestuurd en andere omstandigheden die van invloed waren op

15. Artikel 7, lid 3, van de Wet motorrijtuigenverzekering bevat een specifieke bepaling met betrekking tot het recht van de inzittende op vergoeding van de persoonlijke schade door de motorrijtuigenverzekeraar, ingeval de bestuurder onder invloed was:

„Indien iemand bij zichzelf lichamelijk letsel heeft veroorzaakt bij het besturen van een motorvoertuig waarbij het alcoholgehalte in het bloed tijdens of vlak na de rit minstens 1,2 promille bedroeg of er bij hem sprake was van ten minste 0,60 milligram alcohol per liter uitgeademde lucht of hij schade heeft veroorzaakt bij het besturen van een voertuig, terwijl zijn vaardigheid voor foutloos rijden aanmerkelijk was verminderd doordat hij onder invloed was van alcohol of een ander bedwelmend middel dan alcohol, dan wel gelijktijdig onder invloed was van alcohol en een ander bedwelmend middel dan alcohol, wordt de schade door de verzekeraar van het voertuig slechts vergoed indien daartoe een bijzondere reden is. Hetgeen hierboven is gezegd over het recht op schadeloosstelling van de bestuurder, geldt eveneens voor de inzittenden die zich ten tijde van het ongeval in de auto bevonden en zich bewust waren of zich bewust hadden moeten zijn van bovengenoemde staat van de bestuurder.”

IV — Feiten en het procesverloop

16. Tanja Candolin, de moeder van Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi en Veli-Matti Paananen reden op 21 april 1997 als inzittenden mee in een auto, waarvan Paananen de eigenaar was en die bestuurd werd door Jarno Kalervo Ruokoranta. Ruokoranta reed met een snelheid van 180 km/u in een gebied waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/u en 60 km/u. De bestuurder verloor de macht over de auto, waardoor die van de weg raakte. Het alcoholgehalte in het bloed van Ruokoranta na de rit bedroeg 2,08 promille. De inzittenden verkeerden eveneens in staat van dronkenschap.

17. Tanja Candolin kwam als gevolg van het ongeval om het leven. Bij Viljaniemi was sprake van een heupluxatie en Paananen liep hersenletsel en een complete dwarslaesie op, met als gevolg verlamming aan de onderste ledematen. De kleding van Viljaniemi raakte beschadigd.

18. Voor de auto was een verzekering afgesloten bij schadeverzekeringsmaatschappij Pohjola.

19. De rechter in eerste aanleg — de Porin käräjäoikeus — oordeelde dat Ruokoranta zich in ernstige mate schuldig had gemaakt aan het rijden onder invloed, dood door schuld en zware mishandeling. De Käräjäoi-

keus legde hem daarvoor een gevangenisstraf op. Daarnaast oordeelde de Käräjäoikeus dat Paananen zich schuldig had gemaakt aan het afstaan van een voertuig aan iemand die onder invloed verkeerde. Vanwege de ernstige verwondingen die hij had opgelopen, volgde geen strafoplegging.

20. De rechter in eerste aanleg heeft Ruokoranta in zijn vonnis verplicht tot een maandelijkse onderhoudsverplichting aan Katja Candolin tot 2 september 2000 en een verplichting tot het schadeloosstellen van Katja Candolin in verband met de begrafenis kosten. Daarnaast heeft de rechter in eerste aanleg Ruokoranta in zijn vonnis verplicht tot het schadeloosstellen van Viljaniemi in verband met ziekenhuis kosten, de beschadigde kleding, de pijn en het lijden. Jegens Paananen veroordeelde de rechter in eerste aanleg Ruokoranta tot het schadeloosstellen in verband met zowel de zorg en medicijnenkosten, de pijn, het lijden, het blijvende letsel en het ongemak, evenals het verlies van de middelen van bestaan, door middel van een maandelijkse uitkering voor de duur van 24 jaar. De Käräjäoikeus was van oordeel dat, vanwege de opzettelijkheid en de ernst van de handelingen van Ruokoranta, de vergoedingen niet naar redelijkheid hoefden te worden verlaagd.

21. Ten aanzien van de vraag of de motorrijtuigenverzekeraar van de door Ruokoranta bestuurde auto de opgelegde schadevergoedingen diende te betalen, overwoog de

Käräjäoikeus dat het gezelschap verscheidene uren met elkaar alcohol had genuttigd en dat zij nadien zelf in de auto waren gestapt, die vervolgens door Ruokoranta zou worden bestuurd. Ieder van hen had de staat van dronkenschap van Ruokoranta moeten waarnemen. Op grond van artikel 7, lid 3, van de Wet motorrijtuigenverzekering kan geen van hen aanspraak maken op schadevergoeding van de verzekeringsmaatschappij, behalve indien er sprake is van een bijzondere reden zoals bedoeld in genoemde bepaling.

22. De Käräjäoikeus oordeelde ten aanzien van Paananen dat, gelet op zijn zeer ernstige en blijvende letsel en in het licht van de economische positie van Ruokoranta, het mislopen van de schadevergoeding onredelijk zou zijn en bepaalde dat de opgelegde vergoedingen door de autoverzekeraar van het door Ruokoranta bestuurde voertuig aan Paananen moesten worden uitgekeerd. Ten aanzien van Katja Candolin en Viljaniemi bestonden er volgens de Käräjäoikeus geen bijzondere redenen voor uitkering van de schadevergoeding door de motorrijtuigenverzekeraar.

23. In hoger beroep oordeelde de Turun Hovioikeus dat de schadevergoedingen die Ruokoranta gehouden is te betalen, gezien de mate van schuld van Ruokoranta, niet

behoefden te worden verminderd op grond van zijn economische positie of van het feit dat de inzittenden de door hen opgelopen schade mede zouden hebben doen ontstaan. Met betrekking tot het vergoeden van de schade door de motorrijtuigenverzekeraar wijzigde de Hovioikeus de uitspraak van de Käräjäoikeus in zoverre dat de verzekeringsmaatschappij ook de schadevergoedingen jegens Paananen niet hoefde uit te keren.

24. In hogere voorziening bij de Korkein oikeus vorderden Katja Candolin, Viljaniemi en Paananen betaling van de schadevergoeding door de motorvoertuigenverzekeraar. De Korkein oikeus heeft bij beschikking van 19 december 2003 besloten het Hof de volgende prejudiciële vragen te stellen:

„1) Legt artikel 1 van de Derde richtlijn, volgens welke de verzekering de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer dekt, of enige andere bepaling of beginsel van gemeenschapsrecht een beperking op bij de beoordeling naar het nationale recht van de betekenis van de eigen bijdrage van de inzittende aan de situatie, met betrekking tot zijn recht op schadeloosstelling uit hoofde van de verplichte motorrijtuigenverzekering?

- 2) Is het verenigbaar met het gemeenschapsrecht dat het recht van de inzittende op schadevergoeding uit hoofde van de verplichte motorrijtuigenverzekering ter zake van een ongeval met een motorvoertuig in enige andere situatie dan die welke zijn genoemd in artikel 2, lid 1, tweede alinea, van de Tweede richtlijn wordt uitgesloten of beperkt op grond van de handelwijze van de inzittende? Kan dit bijvoorbeeld het geval zijn indien een persoon als passagier heeft plaatsgenomen in een voertuig hoewel hij had kunnen inschatten dat er een meer dan normaal risico was dat zich een ongeval zou voordoen en dat hij schade zou oplopen?
- 3) Staat het gemeenschapsrecht eraan in de weg dat de dronkenschap van de bestuurder die een uitwerking had op diens vaardigheid om het voertuig veilig te besturen, als een dergelijke factor in aanmerking wordt genomen?
- 4) Staat het gemeenschapsrecht eraan in de weg dat de schadeloosstelling uit hoofde van de verplichte motorrijtuigenverzekering ter zake van lichamelijk letsel van de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, strikter wordt beoordeeld dan die van de andere inzittenden op grond van het feit dat hij zijn auto heeft laten besturen door iemand die onder invloed van alcohol verkeerde?"
- de Finse regering, de Commissie en Paanannen. Aangezien de Finse, de Zweedse, de Oostenrijkse, de Duitse, de Noorse regering, en de verzekeringsmaatschappij Pohjolaemin of meer gelijke argumenten hebben aangevoerd, enkele uitzonderingen daargelaten, zal ik deze opnemen in mijn samenvatting van de voornaamste stellingen van de Finse regering.
26. De Finse regering is van mening dat het communautaire recht niet strekt tot harmonisatie van de wettelijke aansprakelijkheidsregelingen. Dit blijkt uit het arrest Mendes Ferreira en Delgado Correia Ferreira⁵ waarin het Hof verklaarde dat het communautaire recht geen invloed uitoefent op het type wettelijke aansprakelijkheid — risicoaansprakelijkheid of schuldaansprakelijkheid — dat door de verzekering moet worden gedekt. De richtlijnen leggen enkel de verplichting op om te verzekeren dat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen, door een verzekering wordt gedekt. Derhalve hebben de lidstaten de bevoegdheid behouden om de wettelijke aansprakelijkheidsregeling die geldt voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen, vast te stellen.

V — Opmerkingen van de partijen

25. Bij mijn bespreking van de opmerkingen zal ik vooral ingaan op de opmerkingen van

⁵ — Arrest van 14 september 2000, (C-348/98, Jurispr. blz. I-6711, punten 23, 28 en 29).

27. Het communautaire recht legt geen beperking op bij de beoordeling in individuele gevallen van de betekenis van de bijdrage van het slachtoffer aan het ontstaan van de schade. Binnen het nationale aansprakelijkheidsrecht geldt de regel dat het slachtoffer die zelf mede heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade, zijn schade niet of niet geheel vergoed krijgt. Het staat aan de nationale rechter om te bepalen in hoeverre de algemene bepalingen inzake aansprakelijkheid op individuele gevallen moeten worden toegepast.

28. De schadevergoeding kan worden beperkt of uitgesloten in het geval het slachtoffer bewust een verhoogd risico op een ongeluk aanvaardt. De rechter kan op grond van de algemene beginselen voor de wettelijke aansprakelijkheid, de schadevergoeding beperken of weigeren, indien iemand in een voertuig plaatsneemt wetende dat tijdens de rit de grenzen van de normale risico's om schade op te lopen aanmerkelijk worden overschreden. Het communautaire recht verzet zich er niet tegen dat de staat van dronkenschap van de bestuurder wordt meegewogen bij de beoordeling of er aanleiding is voor de beperking van de schadevergoeding. Daarnaast zou het communautaire recht zich er ook niet tegen verzetten dat, indien de eigenaar van een auto die bestuurd wordt door iemand die onder invloed van alcohol is zich ook onder de passagiers bevindt, hem dit zwaarder wordt aangerekend. De Oostenrijkse regering merkt nog op dat de eigenaar of houder van het motorvoertuig geen derde slachtoffer is maar dat hij een contractuele relatie heeft met de verzekeraar, derhalve zou de eigenaar van de auto, in zo'n geval strikter mogen worden beoordeeld dan de andere inzittenden.

29. Volgens de Duitse regering hebben de richtlijnen enkel betrekking op de juridische relatie tussen de motorvoertuigenverzekeraar en de eigenaar van het voertuig. De richtlijnen regelen niet de juridische relatie tussen de persoon die verantwoordelijk is voor het ongeluk en de slachtoffers. Hierop is het nationale recht op het gebied van schadevergoeding en aansprakelijkheid van toepassing.

30. De Zweedse en de Oostenrijkse regering brengen nog een nuance aan. De Zweedse regering stelt dat de aanpassing van de schadevergoeding er niet toe kan leiden dat het recht op schadevergoeding voor een bepaalde categorie personen of voor een bepaald type schade volledig wordt uitgesloten. De Oostenrijkse regering is van mening dat een overeenkomst inzake een verplichte verzekering niet kan bepalen dat de verzekeraar ten aanzien van de inzittenden zijn verplichting tot schadevergoeding kan beperken of uitsluiten voor gevallen waarin de bestuurder van het voertuig dronken was.

31. Volgens de Commissie hebben de prejudiciële vragen betrekking op de relatie tussen de verzekeraar en de persoon die letsel op heeft gelopen. De vraag naar de verantwoordelijkheid van de persoon die letsel op heeft gelopen en de daarmee samenhangende eventuele verplichting tot schadevergoeding, moet op grond van het nationale recht worden beantwoord.

32. Zij is evenwel van oordeel dat de verplichte verzekering niet kan bepalen dat de vergoeding, voor het lichamelijk letsel en de materiële schade die passagiers als ingezetenen van het verzekerde voertuig hebben ondervonden, in het bijzonder wanneer de bestuurder van het voertuig dronken was, niet wordt uitgekeerd.⁶ De Commissie verwijst ter onderbouwing van haar betoog vooral naar het arrest Ruiz Bernáldez.⁷ Uit dit arrest blijkt dat het Hof rekening houdt met de situatie die de slachtoffers zelf hebben geschapen maar enkel in de gevallen zoals bedoeld in artikel 2, lid 1, eerste alinea, van de Tweede richtlijn, waarin de bijzondere gevallen op grond waarvan de verzekering is uitgesloten, staan opgesomd.

33. Daarnaast verzet het gemeenschapsrecht zich tegen een striktere beoordeling van de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, aangezien artikel 1 van de Derde richtlijn ten aanzien van de schadeloosstelling enkel een onderscheid maakt tussen de bestuurder en de passagiers.

34. Paananen is van mening dat uit de richtlijnen volgt dat de motorvoertuigenverzekering de schadevergoeding van alle inzittenden behalve de bestuurder, moet dekken. De schadevergoeding kan enkel in uitzonder-

lijke omstandigheden worden geweigerd. Paananen benadrukt dat vergoeding van de schade de regel moet zijn aangezien het voor de inzittenden onmogelijk is om aan te tonen dat zij niet wisten van de staat van dronkenschap van de bestuurder.

VI — Beoordeling

35. De verwijzende rechter wenst met zijn vragen in wezen te vernemen, of lidstaten andere dan de in de richtlijnen genoemde uitsluitingen van het recht van inzittende op schadevergoeding uit hoofde van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, mogen opnemen in hun nationale wetgeving. Indien lidstaten geen andere dan de in de richtlijnen genoemde uitsluitingen mogen vaststellen, dan moet worden uitgemerkt, of een passagier die letsel op heeft gelopen en die wist of diende te weten dat de bestuurder van het motorvoertuig op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol reed, als zodanig door het nationale recht geheel of ten dele uitgesloten kan worden van het recht op schadeloosstelling. Tot slot rijst de vraag, of de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, strikter kan worden beoordeeld dan de andere inzittenden, op grond van het feit dat hij zijn auto heeft laten besturen door iemand die onder invloed van alcohol verkeerde.

6 — Zie arrest van 28 maart 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Jurispr. blz. I-1829, dispositief tweede alinea, zevende zin in combinatie met artikel 1, van de Derde richtlijn).

7 — Aangehaald in voetnoot 6, zie punten 18-21.

A — *Opmerking vooraf*

36. De drie richtlijnen bevatten minimumvoorschriften voor de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. De Eerste richtlijn voorziet in de invoering in alle lidstaten van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering die de op het communautaire grondgebied ontstane schade dekt. Aanvankelijk werd het aan de lidstaten overgelaten om de dekking van de schade en de voorwaarden van de verplichte verzekering te bepalen. In 1984 werd met de Tweede richtlijn voorzien in minimumnormen voor de omvang van de verplichte dekking van materiële schade en lichamelijk letsel, waardoor de risico's van de deelnemers in het verkeer binnen de Europese gemeenschap worden geobjectiveerd. Vervolgens heeft de Derde richtlijn de omvang van de *ratione personae* uitgebreid tot andere inzittenden van de motorrijtuigen dan de bestuurder.

37. Lidstaten hebben op grond van deze drie richtlijnen de verplichting ervoor zorg te dragen dat elke bezitter of houder van een motorrijtuig, zijn wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot het bedoelde voertuig bij verzekeringsovereenkomst overdraagt aan een verzekeringsmaatschappij.⁸ Daarnaast dienen alle verplichte verzekeringspolissen inzake aansprakelijkheid met betrekking tot het gebruik van voertuigen het volledige gebied van de gemeenschap te omvatten⁹ en dient één enkele premie ten minste te voorzien in de dekking die door de wet in elk van de andere lidstaten is

vereist.¹⁰ Doordat de dekking Europawijd is geharmoniseerd, wordt gewaarborgd dat de slachtoffers een toereikende schadevergoeding krijgen, ongeacht de lidstaat waar het ongeval zich heeft voorgedaan.¹¹

38. Met het samenstel van de richtlijnen wordt beoogd het vrije verkeer te waarborgen, zowel van de gewoonlijk op het grondgebied van de Gemeenschap gestalde voertuigen als van de inzittenden, en anderszijds te verzekeren dat de slachtoffers van door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Gemeenschap waar het ongeval zich heeft voorgedaan.¹²

39. De bescherming van het slachtoffer neemt in de drie richtlijnen een belangrijke plaats in. Hoewel de bescherming van het slachtoffer reeds volgens de Eerste richtlijn van fundamenteel belang was, werd de rechtspositie van potentiële slachtoffers door de Tweede en de Derde richtlijn nog verbeterd en uitgebreid. De latere richtlijnen beogen bepaalde onvolkomenheden van het stelsel, die gedeeltelijk pas in de loop des tijds aan de dag zijn getreden, te verhelpen. Ter

8 — Artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn.

9 — Artikel 3, lid 2, van de Eerste richtlijn.

10 — Artikel 2, van de Derde richtlijn.

11 — Overweging 5 van de considerans van de Tweede richtlijn.

12 — Zie arrest Ruiz Bernáldez, aangehaald in voetnoot 6, punt 13.

verbetering van de positie van het slachtoffer bepaalt de Tweede richtlijn dat bepaalde uitsluitingsclausules niet gelden tegenover het slachtoffer. Daarnaast staat artikel 1, lid 4, van de Tweede richtlijn „elke andere regeling die voor de slachtoffers voordeliger is” uitdrukkelijk toe.¹³ In de derde richtlijn is de kring van slachtoffers verruimd ter bescherming van een „bijzondere kwetsbare categorie potentiële slachtoffers”, te weten de inzittenden.

B — Is het lidstaten toegestaan, andere dan de in de richtlijnen genoemde uitsluitingen van het recht van inzittende op schadevergoeding uit hoofde van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, op te nemen in hun nationale wetgeving?

40. De Finse wetgever heeft met betrekking tot het recht van de inzittende op vergoeding van de persoonlijke schade door de motorrijtuigenverzekeraar, een specifieke bepaling vastgesteld voor gevallen waarin de bestuurder onder invloed was (artikel 7, lid 3, Wet motorrijtuigenverzekering). Deze bepaling was ten tijde van de feiten van toepassing. De bepaling schrijft voor dat de schade van een bestuurder onder invloed door de verzekeraar slechts wordt vergoed indien daartoe een bijzondere reden is. De schade

van de inzittenden die zich ten tijde van het ongeval in de auto bevonden en die zich bewust waren of zich bewust hadden moeten zijn van de staat van de bestuurder, wordt eveneens slechts vergoed indien daartoe een bijzondere reden is.

41. Artikel 2, lid 1, van de Tweede richtlijn schrijft bepaalde toelaatbaar geachte uitsluitingen van de dekking voor; die alleen in het kader van de contractuele betrekkingen tussen verzekerde en verzekeraar gelden, en die niet kunnen worden tegengeworpen aan derden die het slachtoffer zijn van een ongeval. De tweede alinea van lid 1 voorziet in een uitzondering. Indien de verzekeraar kan bewijzen dat personen, die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wisten dat het voertuig gestolen was, dan kan de verzekeraar dit aan de inzittende tegenwerpen.

42. De gemeenschapswetgever heeft met deze laatste bepaling willen voorzien in een uitzondering op de regel dat wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis niet aan inzittenden en derden die het slachtoffer zijn van een ongeval kunnen worden tegengeworpen. Deze uitzondering moet restrictief en uittend worden uitgelegd, nu zij een afwijking vormt op de algemene regel.¹⁴ Elke

¹³ — Zie conclusie van advocaat-generaal Lenz bij het arrest Ruiz Bernáldez (aangehaald in voetnoot 6, punt 23).

¹⁴ — Zie ook arrest EVA-Hof van 17 november 1999, Storebrand and Finanger, *Report of EFTA Court 1999*, blz. 119, punt 25.

andere uitleg heeft tot gevolg, dat de lidstaten de schadeloosstelling van inzittenden die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval, kunnen beperken tot bepaalde soorten schade. Dit zou leiden tot verschillen in behandeling tussen de slachtoffers al naar gelang de plaats waar het ongeval zich heeft voorgedaan, hetgeen de richtlijnen juist beogen te vermijden.¹⁵

43. Deze interpretatie van artikel 2 van de Tweede richtlijn wordt gestaafd door artikel 1 van de derde richtlijn waarin de kring van slachtoffers wordt verruimd tot de inzittenden, ter bescherming van deze bijzondere kwetsbare categorie potentiële slachtoffers. Met deze maatregel heeft de gemeenschaps-wetgever bewust de personele reikwijdte van de bescherming door de richtlijnen willen verhogen. Gelet op het doel van de richtlijn, te weten de bescherming van het slachtoffer, ben ik van mening dat een nationale bepaling die automatisch iedere dekking van tevoren uitsluit, strijdig is met de drie richtlijnen.

44. Artikel 7, lid 3, van de Finse wet motorrijtuigenverzekering sluit integraal bepaalde categorieën verzekerden, voor wat betreft bepaalde elementen van hun gedrag, uit van schadevergoeding. Deze bepaling legt een vermoeden van medeschuld op de passagier, in het geval hij bij een dronken bestuurder in de auto stap. In punt 42 ben ik

tot de conclusie gekomen dat met artikel 2, lid 1, tweede alinea, van de Tweede richtlijn is voorzien in een uitputtende opsomming van de gevallen waarin de verzekeraar wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis aan een inzittende kan tegenwerpen. Derhalve is het niet toegestaan aan lidstaten om andere dan de in de richtlijnen genoemde uitsluitingen van het recht van inzittenden op schadevergoeding uit hoofde van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, op te nemen in hun nationale wetgeving.

45. In dit verband merk ik nog op dat een verzekeraar met een beroep op nationale wettelijke bepalingen of contractuele clausules dientengevolge niet kan weigeren, inzittenden die het slachtoffer zijn van een door het verzekerd voertuig veroorzaakt ongeval schadeloos te stellen. Anders zouden de rechten die een inzittende op grond van de Derde richtlijn heeft verkregen, illusoir worden.

46. Mijn antwoord op de in punt 35 geformuleerde vraag luidt derhalve dat het gemeenschapsrecht eraan in de weg staat dat andere dan de door artikel 2, lid 1, tweede alinea, van de Tweede richtlijn genoemde uitsluitingen van de dekking van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, aan inzittenden kunnen worden tegengeworpen.

15 — Zo het arrest Ruiz Bernáldez, aangehaald in voetnoot 6, punt 19, alsmede arrest EVA-Hof, aangehaald in voetnoot 14, punt 24.

C — Kan een passagier die letsel heeft opgelopen en die wist of diende te weten dat de bestuurder van het motorvoertuig op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol reed, als zodanig door het nationale recht geheel of ten dele uitgesloten worden van het recht op schadeloosstelling?

47. De richtlijnen bevatten geen specifieke bepalingen ten aanzien van de keuze van een bepaald type aansprakelijkheid. Zoals blijkt uit het arrest Mendes Ferreira en Delgado Correia Ferreira wordt de omvang van de aansprakelijkheid van de inzittende in beginsel bepaald door het nationale recht.¹⁶ In dit arrest overwoog het Hof dat „bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht de lidstaten derhalve bevoegd blijven te bepalen, welke wettelijke aansprakelijkheidsregels gelden voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen, doch zij dienen te verzekeren dat de naar hun nationaal recht geldende wettelijke aansprakelijkheid wordt gedekt door een verzekering die in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijnen”.

48. Hoever de verplichting tot schadeloosstelling in concrete gevallen strekt, is althans gedeeltelijk aan de beoordelingsvrijheid van de lidstaten overgelaten. De omvang van de eventuele medeschuld van het slachtoffer en de consequenties daarvan voor zijn rechten op schadevergoeding worden in beginsel bepaald door het nationale recht. Indien ingevolge het nationale recht de aansprakelijkheid van de bestuurder en een aanspraak op schadeloosstelling voor de slachtoffers is vastgesteld, is de verzekeraar met in achtne-

ming van de richtlijnen, gehouden tot betaling. Deze richtlijnen verzetten zich ertegen dat een verzekeraar zelf met een beroep op de nationale wetgeving, de schadevergoeding kan beperken of uitsluiten. Het staat aan de nationale rechter om in elk individueel geval en gelet op de omstandigheden, op grond van de algemene beginselen betreffende de wettelijke aansprakelijkheid, de schadevergoeding vast te stellen en eventueel te beperken.

49. Edoch, het nationale aansprakelijkheidsrecht mag in zijn toepassing, niet ertoe leiden dat de materiële bepalingen van de richtlijn worden uitgehold.

50. Normaliter valt een inzittende als passieve verkeersdeelnemer zelden een verwijt ter zake van een ongeval te maken. Echter, iemand die in een voertuig plaatsneemt wetende dat tijdens de rit de grenzen van de normale risico's om schade op te lopen aanmerkelijk worden overschreden, aanvaardt een verhoogd risico op een ongeluk. Dit kan als een vorm van medeschuld worden gezien. Aan deze vorm van medeschuld mag niet van rechtswege de consequentie worden verbonden dat zij per definitie aan iedere aanspraak op schadevergoeding in de weg staat.

51. Slechts in uitzonderlijke situaties kan op basis van een individuele beoordeling de

16 — Aangehaald in voetnoot 5, punt 29.

omvang van de schadevergoeding worden beperkt voor het slachtoffer.¹⁷ Of dit in onderhavig geding daadwerkelijk het geval moet zijn, hangt af van de omstandigheden, in het bijzonder, of de gedragingen van het slachtoffer in de concrete situatie een ernstig gevaar hebben geschapen en of hij als inzittende zich bewust is geweest van dat gevaar. Het staat aan de nationale rechter om een dergelijke afweging te maken.

52. Mijn antwoord op de tweede vraag luidt derhalve dat het gemeenschapsrecht zich er niet tegen verzet dat een passagier die letsel op heeft gelopen en die wist of diende te weten dat de bestuurder van het motorvoertuig op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol reed, door het nationale recht ten dele als medeschuldige in zijn rechten op schadeloosstelling wordt beperkt. Het staat aan de nationale rechter om op basis van een individuele beoordeling, en gelet op de omstandigheden, een dergelijke afweging te maken.

D — Kan de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, strikter worden beoordeeld dan de andere inzittenden, op grond van het feit dat hij zijn auto heeft laten besturen door iemand die onder invloed van alcohol verkeerde?

53. Zoals de Commissie terecht stelt, maakt de richtlijn ten aanzien van de schadeloosstelling enkel een onderscheid tussen de

bestuurder en de passagiers. Artikel 1 van de Derde richtlijn bepaalt dat de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen aanleiding kan geven, de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer dekt. In de zevende considerans van de Tweede richtlijn valt te lezen dat in het belang van de slachtoffers de gevolgen van bepaalde uitsluitingsclausules worden beperkt tot de betrekkingen tussen de verzekeraar en de voor het ongeval aansprakelijke persoon.

54. Hieruit volgt dat in het geval een bestuurder, die niet de bezitter of de kentekenhouder van het motorvoertuig is, een ongeluk veroorzaakt, en de passagier degene is die voor het motorvoertuig de verzekering heeft afgesloten, de rechtsbetrekking die de verzekeringnemer met de verzekeraar heeft, overgaat naar de schadeveroorzaker. De oorspronkelijke verzekeringnemer heeft in zo'n situatie alleen nog een rechtsbetrekking als slachtoffer met de verzekeraar. Zoals in punt 39 naar voren is gebracht, neemt de bescherming van het slachtoffer in de drie richtlijnen een belangrijke plaats in.

55. Derhalve kan de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, niet strikter worden beoordeeld dan de andere inzittenden, op grond van het feit dat hij zijn auto heeft laten besturen door iemand die onder invloed van alcohol verkeerde.

¹⁷ — Zie arrest EVA-Hof, aangehaald in voetnoot 14, punt 26.

VII — Conclusie

56. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging, de vragen van de Korkein oikeus als volgt te beantwoorden.

- 1) Het gemeenschapsrecht staat eraan in de weg dat andere dan de door artikel 2, lid 1, tweede alinea, van de Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, genoemde uitsluitingen van de dekking van de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, door de verzekeraar aan de inzittenden kunnen worden tegengeworpen.
- 2) Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, de Tweede richtlijn (84/5) en de Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, verzetten zich er niet tegen dat een passagier die letsel op heeft gelopen en die wist of diende te weten dat de bestuurder van het motorvoertuig op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol reed, door het nationale recht als medeschuldige ten dele wordt uitgesloten van het recht op schadeloosstelling. Het staat aan de nationale rechter om op basis van een individuele beoordeling, en gelet op de omstandigheden, een dergelijke afweging te maken.
- 3) Richtlijn 72/166, de Tweede richtlijn (84/5) en de Derde richtlijn (90/232) verzetten zich er tegen dat de eigenaar van de auto die zich als passagier in de auto bevond, strikter wordt beoordeeld dan de andere inzittenden, op grond van het feit dat hij zijn auto heeft laten besturen door iemand die onder invloed van alcohol verkeerde.