Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
YVES BOT
της 10ης Απριλίου 2018 [1]

Υπόθεση C-122/17

David Smith
κατά
Patrick Meade,
Philip Meade,
FBD Insurance plc,
Ireland,
Attorney General

[αίτηση του Court of Appeal (εφετείου, Ιρλανδία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ – Άρθρο 1 – Ευθύνη για σωματικές βλάβες που προκαλούνται σε όλους τους επιβάτες πλην του οδηγού – Υποχρεωτική ασφάλιση – Άμεσο αποτέλεσμα των οδηγιών – Υποχρέωση μη εφαρμογής εθνικής ρυθμίσεως αντιβαίνουσας σε οδηγία – Δυνατότητα επικλήσεως οδηγίας από το κράτος κατά ιδιώτη»

1. Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία 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 [2].

2. Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αρχικώς, του David Smith, αφενός, και των Patrick και Philip Meade, της FBD Insurance plc (στο εξής: FBD), της Ιρλανδίας, καθώς και του Attorney General (Γενικού Εισαγγελέα), αφετέρου, με αντικείμενο την καταβολή αποζημιώσεως για τη ζημία που υπέστη ο D. Smith σε τροχαίο ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη όχημα που οδηγούσε ο Patrick Meade και του οποίου κύριος ήταν ο Philip Meade.

3. Με την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος του αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 ΕΕ 1990, L 129, σ. 33 (στο εξής: τρίτη οδηγία).

κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες[3]. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο και παρέχει, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων[4].

4. Ζητείται από το Δικαστήριο να διευκρινίσει τις συνέπειες της αποφάσεώς του της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), στο ακόλουθο πλαίσιο: αν και αντίδικοι στην αρχική διαφορά ήταν ο D. Smith, αφενός, και οι P. και Ph. Meade, αφετέρου, στους οποίους προστέθηκαν, ως εναγόμενοι, η FBD, η Ιρλανδία και ο Attorney General, στο στάδιο της διαδικασίας κατά το οποίο υποβλήθηκε το υπό κρίση προδικαστικό ερώτημα αντίδικοι είναι η FBD, η οποία υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του D. Smith, και το Ιρλανδικό Δημόσιο. Στο πλαίσιο αυτό, το Ιρλανδικό Δημόσιο προβάλλει, ως μέσο άμυνας, ότι βάσει της τρίτης οδηγίας είναι δυνατόν να επιβληθεί στον ασφαλιστή αυτό υποχρέωση αποζημιώσεως του D. Smith. Επομένως, τίθεται το γενικό ζήτημα, το οποίο ασφαλώς δεν είναι νέο, αλλά το οποίο ανακύπτει εν προκειμένω υπό ιδιαίτερες δικονομικές περιστάσεις, αν οδηγία μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή υποχρεώσεων σε ιδιώτη όταν το κράτος έχει μεταφέρει εσφαλμένως στην εσωτερική έννομη τάξη την οδηγία αυτή.

5. Στις παρούσες προτάσεις, θα εκθέσω, κατ' αρχάς, τους λόγους για τους οποίους φρονώ ότι, στο πλαίσιο διαφοράς με αντιδίκους, αφενός, ασφαλιστική εταιρία, η οποία υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του παθόντος στον οποίο κατέβαλε αποζημίωση, και, αφετέρου, το Δημόσιο, το εθνικό δικαστήριο οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστες τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου σύμφωνα με τις οποίες η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει ούτε σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, διατάξεις των οποίων η αντίθεση προς το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας απορρέει από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

6. Θα εξηγήσω, στη συνέχεια, τους λόγους για τους οποίους θεωρώ ότι μια τέτοια μη εφαρμογή διατάξεων του εθνικού δικαίου που αντιβαίνουν στο άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια την επιβάρυνση του ασφαλιστή, που συμμορφώθηκε προς τις διατάξεις αυτές, με την υποχρέωση αποζημιώσεως του παθόντος για ζημία που δεν καλύπτεται από το εγκεκριμένο ασφαλιστήριο.

I. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

7. Η 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής[5], κατήργησε την οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής[6], καθώς και τη δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την

3 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 36).

4 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 44).

5 ΕΕ 2009, L 263, σ. 11.

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

προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων[7], και την τρίτη οδηγία. Εντούτοις, δεδομένου του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι καταργηθείσες οδηγίες.

8. Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας:

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

9. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας όριζε τα εξής:

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

10. Το άρθρο 2 παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας όριζε τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3[,] παράγραφος 1[,] της [πρώτης οδηγίας] και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

– [...]

– τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος,

να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3[,] παράγραφος 1[,] της [πρώτης οδηγίας], ανίσχυρη [...].»

11. Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας προέβλεπε τα εξής:

«[...] [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.»

Β. Το ιρλανδικό δίκαιο

12. Το άρθρο 56, παράγραφος 1, του Road Traffic Act 1961 (κώδικα οδικής κυκλοφορίας του 1961), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: κώδικας του 1961), προέβλεπε ότι οδηγός μπορούσε να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα σε δημόσια οδό μόνον αν διέθετε εγκεκριμένο και εν ισχύι ασφαλιστήριο το οποίο καλύπτει την υποχρέωση αποζημιώσεως, λόγω αμέλειας κατά τη χρήση του οχήματος, οποιουδήποτε προσώπου, πλην του εξαιρουμένου προσώπου.

13. Το άρθρο 56, παράγραφος 3, του κώδικα του 1961 όριζε ότι η χρήση οχήματος κατά παράβαση της απαγορεύσεως του άρθρου 56, παράγραφος 1, συνιστούσε ποινικό αδίκημα.

7 ΕΕ 1984, L 8, σ. 17 (στο εξής: δεύτερη οδηγία).

14. Κατά το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του εν λόγω κώδικα, θεωρείτο «εξαιρούμενο πρόσωπο», κατά την έννοια του άρθρου 56, παράγραφος 1, του ίδιου νόμου:

«Κάθε πρόσωπο το οποίο αξιώνει αποζημίωση για σωματική βλάβη την οποία υπέστη ενώ βρισκόταν μέσα ή πάνω σε μηχανοκίνητο όχημα (ή σε ρυμουλκούμενο όχημα), το οποίο αφορά το σχετικό έγγραφο και δεν είναι μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο όχημα, ή οχήματα που συνιστούν συνδυασμό οχημάτων, κατηγορίας η οποία καθορίζεται για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου με κανονιστική πράξη του Υπουργού, εφόσον η κανονιστική αυτή πράξη δεν επεκτείνει την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης σε επιβάτες:

(i) σε οποιοδήποτε μέρος ενός μηχανοκίνητου οχήματος, πλην των μεγάλων οχημάτων των δημοσίων υπηρεσιών, εκτός αν αυτό το μέρος του οχήματος έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες· ή

(ii) σε επιβάτη σε τροχόσπιτο προσδεδεμένο σε μηχανοκίνητο όχημα ενόσω αυτός ο συνδυασμός οχημάτων κινείται σε δημόσιο χώρο.»

15. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο a, του Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations, 1962 (κανονιστικής πράξεως του 1962 για την υποχρεωτική οδική ασφάλιση), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: Regulations του 1962), όριζε τα εξής:

«Τα ακόλουθα οχήματα αναφέρονται κατωτέρω για τους σκοπούς εφαρμογής [του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961]:

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

II. Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

16. Στις 19 Ιουνίου 1999, ο D. Smith υπέστη σοβαρότατη σωματική βλάβη όταν το μικρό φορτηγό στο πίσω μέρος του οποίου επέβαινε ως επιβάτης συγκρούστηκε με άλλο όχημα που κυκλοφορούσε επίσης στη δημόσια οδό, πλησίον του Tullyallen (Ιρλανδία). Κατά το χρόνο του ατυχήματος, οδηγός του μικρού φορτηγού ήταν ο P. Meade και κύριος του οχήματος αυτού ο Ph. Meade. Το εν λόγω μικρό φορτηγό δεν ήταν εξοπλισμένο με σταθερά καθίσματα για τους επιβάτες που επέβαιναν στο πίσω μέρος του οχήματος.

17. Το ασφαλιστήριο του οχήματος που είχε συνάψει ο Ph. Meade με την FBD ήταν σε ισχύ κατά το χρόνο του ατυχήματος και ήταν εγκεκριμένο σύμφωνα με τη σχετική ιρλανδική νομοθεσία. Το ασφαλιστήριο αυτό περιελάμβανε ρήτρα εξαιρέσεως για τους επιβάτες που επέβαιναν στο πίσω μέρος του μικρού φορτηγού, η οποία προέβλεπε ότι η κάλυψη «Επιβάτη» ισχύει μόνο για τον επιβάτη που κάθεται σε σταθερό κάθισμα στο μπροστινό μέρος του οχήματος.

18. Ο D. Smith στράφηκε δικαστικώς κατά των P. και Ph. Meade για ευθύνη από αμέλεια και υπαίτια συμπεριφορά.

19. Μετά την επίδοση από τον D. Smith της αγωγής αποζημιώσεως, η FBD, με έγγραφο της 13ης Αυγούστου 2001, αρνήθηκε να καταβάλει στον Ph. Meade αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες που υπέστη ο D. Smith. Η ασφαλιστική αυτή εταιρία επικαλέστηκε τη ρήτρα εξαιρέσεως που περιλαμβανόταν στο ασφαλιστήριο και υποστήριξε ότι οι σωματικές βλάβες που υφίστανται τα πρόσωπα που μεταφέρονται ως επιβάτες σε μέρος του οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί ούτε έχει κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες δεν καλύπτονταν από το ασφαλιστήριο αυτό.

20. Στις 19 Απριλίου 2007, το Δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), με την οποία έκρινε, κατ' ουσίαν, όσον αφορά το θέμα της επίμαχης στην κύρια δίκη ιρλανδικής νομοθεσίας, ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες και ότι η διάταξη αυτή πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο και παρέχει, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Ωστόσο, το Δικαστήριο έκρινε ότι εναπόκειτο στον εθνικό δικαστή να εξακριβώσει αν μπορούσε να γίνει επίκληση της διατάξεως αυτής έναντι ενός οργανισμού όπως ο επίμαχος στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση.

21. Επιληφθέν πρωτοδίκως της διαφοράς μεταξύ, αφενός, του D. Smith και αφετέρου, του Ph. Meade, της FBD, της Ιρλανδίας και του Attorney General, το High Court (πρωτοβάθμιο δικαστήριο, Ιρλανδία) έκρινε, με απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2009, ότι το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και το άρθρο 6 των Regulations του 1962 μπορούν να ερμηνευθούν κατά τρόπο σύμφωνο με την τρίτη οδηγία.

22. Στις 10 Φεβρουαρίου 2009, το High Court (πρωτοβάθμιο δικαστήριο) επικύρωσε φιλικό διακανονισμό που συνήφθη μεταξύ της FBD και του D. Smith κατόπιν της αποφάσεως της 5ης Φεβρουαρίου 2009. Σύμφωνα με τον διακανονισμό αυτόν, η FBD κατέβαλε στον D. Smith, για λογαριασμό του Ph. Meade, το ποσό των 3 εκατομμυρίων ευρώ. Στη συνέχεια, ο D. Smith τέθηκε υπό καθεστώς δικαστικής συμπαραστάσεως. Κατόπιν της καταβολής αυτής, η FBD υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του D. Smith.

23. Η διαδικασία κατά, αφενός, των P. και Ph. Meade και, αφετέρου, της Ιρλανδίας και του Attorney General αναβλήθηκε.

24. Η FBD άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του High Court (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου) ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Court of Appeal (εφετείου, Ιρλανδία), υποστηρίζοντας ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο προέβη σε εσφαλμένη εφαρμογή της νομολογίας που απορρέει από την απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1990, Marleasing (C-106/89, EU:C:1990:395), ερμηνεύοντας την εσωτερική νομοθεσία contra legem και με την απόφαση του προσέδωσε στην τρίτη οδηγία ένα είδος αναδρομικού οριζόντιου άμεσου αποτελέσματος εις βάρος της, καθόσον είναι ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία. Επίσης, κατέστησε σαφές ότι, σε περίπτωση που γίνει δεκτή η έφεση της, θα επιχειρήσει να ανακτήσει από το Δημόσιο το ποσό που κατέβαλε στον D. Smith.

25. Το Court of Appeal (εφετείο) επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, τα πρόσωπα που επέβαιναν σε μικρά φορτηγά που δεν ήταν εξοπλισμένα με σταθερά καθίσματα ήταν «εξαιρούμενα πρόσωπα» για τους σκοπούς της εφαρμογής τόσο του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961, όπως είχε τροποποιηθεί, όσο και των Regulations του 1962 και ότι δεν υπήρχε νομική υποχρέωση ασφαλίσεως αυτών κατά το ιρλανδικό δίκαιο. Επιπλέον, το εν λόγω δικαστήριο διευκρινίζει ότι οι οδηγοί που διέθεταν εγκεκριμένο ασφαλιστήριο δεν διέπρατταν ποινικό αδίκημα αν οδηγούσαν όχημα άνευ ασφαλιστικής καλύψεως για πρόσωπα που επέβαιναν χωρίς να υπάρχουν σταθερά καθίσματα. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η διατύπωση του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961, ήταν τέτοια ώστε, ακόμη και αν ο αρμόδιος Υπουργός είχε την πρόθεση να εκδώσει κανονιστική πράξη προκειμένου να επεκτείνει την υποχρεωτική ασφάλιση στα πρόσωπα αυτά, στην περίπτωση που το έπραττε, θα ενεργούσε καθ' υπέρβαση εξουσίας.

26. Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο τονίζει ότι το ζήτημα που τίθεται στο πλαίσιο της εφέσεως της οποίας έχει επιληφθεί είναι το ζήτημα των συνεπειών της αποφάσεως της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229). Συναφώς, τονίζει ότι στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση ο οδηγός δεν ήταν ασφαλισμένος οπότε η υποχρέωση καλύψεως της ζημίας βάρυνε το Motor Insurers Bureau of Ireland (ιρλανδικό επικουρικό κεφάλαιο ασφαλίσεως ευθύνης από οδικά ατυχήματα, στο εξής: MIBI). Αντιθέτως, στην υπό κρίση υπόθεση η FBD είναι ιδιωτικός οργανισμός που δεν μπορεί να εξομοιωθεί με κρατικό φορέα. Επιπλέον, σε αντίθεση με την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), ο κύριος του οχήματος, Ph. Meade, ήταν ασφαλισμένος, αν και οι όροι του ασφαλιστηρίου ρητώς απέκλειαν την ευθύνη στην περίπτωση επιβατών, όπως ο D. Smith, που ταξίδευαν χωρίς να κάθονται σε σταθερό κάθισμα στο πίσω μέρος του οχήματος.

27. Το αιτούν δικαστήριο εκκινεί από την παραδοχή ότι η επίμαχη εθνική νομοθεσία δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας.

28. Συνεπώς, το Court of Appeal (εφετείο) κατέληξε, σε αντίθεση με το High Court (πρωτοβάθμιο δικαστήριο), στο συμπέρασμα ότι αμφότερες οι επίμαχες εθνικές διατάξεις είναι, αυτές καθαυτές, «ξεκάθαρες και χωρίς καμία ασάφεια» και ότι και οι δύο διατάξεις «ρητώς εξαιρούν περιπτώσεις όπως η επίμαχη, όπου ο επιβάτης βρίσκεται σε μέρος μηχανοκίνητου οχήματος το οποίο δεν έχει σταθερά καθίσματα» [8]. Καθώς επρόκειτο, κατά το Court of Appeal (εφετείο), για επιλογή νομοθετικής πολιτικής, το δικαστήριο αυτό διαφώνησε με την κρίση του High Court (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου) ως προς αυτό το ερμηνευτικό ζήτημα, εκτιμώντας ότι ήταν «αδύνατον οι διατάξεις αυτές να ερμηνευθούν κατά τρόπο συμβατό με τις απαιτήσεις της τρίτης οδηγίας, επειδή το αντίθετο θα σήμαινε ότι προκρίνεται μια contra legem ερμηνεία, η οποία αντίκειται στο ίδιο το γράμμα αμφοτέρων των διατάξεων» [9].

29. Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται τί πρέπει να πράξει ένα εθνικό δικαστήριο σε διαφορά μεταξύ ιδιωτών, όταν η σχετική εθνική νομοθεσία αντίκειται προδήλως στις επιταγές οδηγίας και είναι αδύνατον η νομοθεσία αυτή να ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς τις εν λόγω επιταγές.

30. Συναφώς, το Court of Appeal (εφετείο) θεωρεί ότι από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2016, Dansk Industri (DI) (C-441/14, EU:C:2016:278), προκύπτει ότι, όταν η σύμφωνη ερμηνεία είναι αδύνατη, το εθνικό δικαστήριο οφείλει, εφόσον αυτό είναι δυνατό, να αφήσει ανεφάρμοστη την εθνική νομοθεσία, ακόμη και σε περίπτωση ένδικης διαφοράς μεταξύ ιδιωτών.

31. Το Court of Appeal (εφετείο) συνάγει εντεύθεν το συμπέρασμα ότι το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και το άρθρο 6 των Regulations του 1962 πρέπει να μείνουν ανεφάρμοστα, στο μέτρο που οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνουν αποκλεισμό από την ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών που δεν κάθονται σε σταθερό κάθισμα.

32. Συναφώς, το Court of Appeal (εφετείο) εκτιμά ότι, αν η φράση «που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 6 των Regulations του 1962, έμενε ανεφάρμοστη, τότε, για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961, θα αναφέρονταν όλα τα οχήματα, πλην των ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων, με αποτέλεσμα να δημιουργείται νομική υποχρέωση ασφαλίσεως όλων των οχημάτων. Όσον αφορά την τελευταία αυτή διάταξη, το κείμενο που θα έπρεπε να μείνει ανεφάρμοστο θα ήταν το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, σημείο i, του κώδικα αυτού.

8 Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σημείο 32).

9 Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σημείο 34).

33. Η μη εφαρμογή των διατάξεων αυτών θα είχε αναδρομικό αποτέλεσμα. Επομένως το επίμαχο στην κύρια δίκη ασφαλιστήριο δεν θα έπρεπε να θεωρείται «εγκεκριμένο ασφαλιστήριο», κατά την έννοια του άρθρου 62, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961. Κατά το αιτούν δικαστήριο, ο οδηγός και ο κύριος του επίμαχου στην κύρια δίκη οχήματος, θα είχαν, υπό τις συνθήκες αυτές, υποπέσει, θεωρητικά, σε ποινικό αδίκημα, ο πρώτος επειδή οδηγούσε το όχημα αυτό επί δημοσίας οδού χωρίς εγκεκριμένο ασφαλιστήριο και ο δεύτερος επειδή επέτρεψε την οδήγηση του εν λόγω οχήματος κατ' αυτόν τον τρόπο.

34. Εντούτοις, το Court of Appeal (εφετείο) θεωρεί ότι, αν έμενε ανεφάρμοστη, στο επίμαχο στην κύρια δίκη ασφαλιστήριο, η ίδια η ρήτρα αποκλεισμού των επιβατών που δεν ταξιδεύουν σε σταθερό κάθισμα ως μη συμβατή με το δίκαιο της Ένωσης, το ασφαλιστήριο αυτό θα ανακτούσε αυτομάτως το καθεστώς του εγκεκριμένου ασφαλιστηρίου κατά την έννοια του άρθρου 62, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και το πρόβλημα της ποινικής ευθύνης των P. και Ph. Meade θα εξέλειπε.

35. Κατά το δικαστήριο αυτό, ανακύπτει έτσι, εν συνεχεία, το ερώτημα αν η αναγνώριση του ανεφάρμοστου μπορεί ή πρέπει να εκτείνεται μέχρι αυτού του σημείου και μήπως μία τέτοια αναγνώριση ισοδυναμεί στην ουσία με μια μορφή οριζόντιου άμεσου αποτελέσματος της τρίτης οδηγίας έναντι της ιδιωτικής ασφαλιστικής εταιρίας FBD.

36. Συνεπώς, το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι η παρούσα υπόθεση θέτει δυσχερή και μη επιλυθέντα μέχρι σήμερα ζητήματα ως προς την έκταση στην οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι οι σχετικές με την ασφάλιση μηχανοκινήτων οχημάτων οδηγίες έχουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι ενός αμιγώς ιδιωτικού φορέα, όπως η FBD, κατόπιν της υποχρεωτικής, λαμβανομένης υπόψη της αποφάσεως της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), μη εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του άρθρου 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και του άρθρου 6 των Regulations του 1962.

37. Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι, αν οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστη τη ρήτρα αποκλεισμού που περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο, αυτό σημαίνει ότι ο D. Smith ορθώς εστράφη κατά των P. και Ph. Meade και ότι η FBD ήταν υποχρεωμένη με τη σειρά της να αποζημιώσει τους εναγόμενους αυτούς. Αντιθέτως, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, αν δεν έχει υποχρέωση να αφήσει ανεφάρμοστη τη ρήτρα αποκλεισμού που περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο, η FBD, θα είναι ελεύθερη να διεκδικήσει από το Δημόσιο να της επιστραφεί το ποσό των 3 εκατομμυρίων ευρώ που κατέβαλε στον D. Smith στο πλαίσιο του διακανονισμού, προσφεύγοντας στις ενδεδειγμένες νόμιμες διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παραστεί ανάγκη, αγωγής αποζημιώσεως βάσει της νομολογίας Francovich κ.λπ.[10].

38. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Court of Appeal (εφετείο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Όταν:

i) οι σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου προβλέπουν αποκλεισμό της υποχρεώσεως ασφαλίσεως οχήματος όσον αφορά τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μηχανοκίνητο όχημα χωρίς να τους διατίθενται σταθερά καθίσματα,

ii) το σχετικό ασφαλιστήριο προβλέπει ότι η κάλυψη περιορίζεται σε επιβάτες καθήμενους σε σταθερά καθίσματα και το ασφαλιστήριο αυτό πράγματι αποτελούσε εγκεκριμένο ασφαλιστήριο υπό την έννοια της εθνικής νομοθεσίας κατά τον χρόνο του ατυχήματος,

10 Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, Francovich κ.λπ. (C -6/90 και C-9/90, EU:C:1991:428).

iii) οι σχετικές εθνικές διατάξεις που προβλέπουν μια τέτοια εξαίρεση από την κάλυψη έχουν ήδη κριθεί από το Δικαστήριο, σε προγενέστερη απόφασή του (απόφαση της 19ης Απριλίου 2007 Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229), αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης, οπότε πρέπει να μείνουν ανεφάρμοστες, και

iv) το γράμμα των εθνικών διατάξεων δεν επιτρέπει ερμηνεία σύμφωνη με τις επιταγές του δικαίου της Ένωσης,

οφείλει, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ ιδιωτών και ιδιωτικής ασφαλιστικής εταιρίας όσον αφορά τροχαίο ατύχημα που προκάλεσε, το 1999, σοβαρή σωματική βλάβη σε επιβάτη που δεν καθόταν σε σταθερό κάθισμα, όταν, με τη συγκατάθεση των διαδίκων, το εθνικό δικαστήριο προσεπικάλεσε την ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία και το Δημόσιο για να παραστούν ως […] εναγόμενοι, το εθνικό δικαστήριο που αφήνει ανεφάρμοστες τις σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου να αφήσει επίσης ανεφάρμοστη και τη […] ρήτρα αποκλεισμού που περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο για την ασφάλιση μηχανοκίνητου οχήματος ή να αντιταχθεί με άλλον τρόπο στο να επικαλεστεί ο ασφαλιστής τη ρήτρα αποκλεισμού η οποία ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο του ατυχήματος, οπότε ο παθών θα μπορεί να λάβει αποζημίωση ευθέως από την ασφαλιστική εταιρία βάσει του εν λόγω ασφαλιστηρίου; Επικουρικώς, μήπως ένα τέτοιο αποτέλεσμα ισοδυναμεί, κατ' ουσίαν, με μια μορφή οριζόντιου άμεσου αποτελέσματος μιας οδηγίας έναντι ενός ιδιώτη κατά τρόπο απαγορευόμενο από το δίκαιο της Ένωσης;»

III. Ανάλυση

39. Με το προδικαστικό του ερώτημα, το οποίο πρέπει κατά τη γνώμη μου να αναδιατυπωθεί ώστε να προσαρμοστεί στις περιστάσεις και το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί, κατά πρώτον, αν, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, ασφαλιστικής εταιρίας που υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα παθόντος στον οποίο κατέβαλε αποζημίωση και, αφετέρου, του Δημοσίου, οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστες τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου σύμφωνα με τις οποίες η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, διατάξεις των οποίων η αντίθεση προς το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας απορρέει από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

40. Κατά δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν μια τέτοια μη εφαρμογή των διατάξεων του εθνικού του δικαίου έχει ως συνέπεια ότι πρέπει να μην εφαρμοστεί ούτε η ρήτρα αποκλεισμού που περιλαμβάνεται στο επίμαχο ασφαλιστήριο, με αποτέλεσμα η υποχρέωση αποζημιώσεως του παθόντος να βαρύνει τον ασφαλιστή.

41. Προκειμένου να προσδιορισθεί σε ποιο δικονομικό στάδιο υποβλήθηκε η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, πρέπει να διευκρινισθεί ότι, όπως επιβεβαιώθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, αντίδικοι στη διαφορά της κύριας δίκης, στο στάδιο της διαδικασίας που οδήγησε στην εν λόγω προδικαστική παραπομπή, είναι η FBD και το Ιρλανδικό Δημόσιο. Πρόκειται, επομένως, για διαφορά που έχει κάθετο χαρακτήρα.

42. Υπό το πρίσμα αυτό, η υπό κρίση υπόθεση διαφέρει, συνεπώς, από αυτήν επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 19ης Απριλίου 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), στην οποία αναφέρεται επανειλημμένως το αιτούν δικαστήριο. Προσθέτω ότι η απόφαση αυτή αφορούσε τη δυνατότητα επικλήσεως εξαιρέσεως από γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, εν προκειμένω από την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ηλικίας, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ ιδιωτών, ενώ η επίμαχη περίπτωση αφορά τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων μιας οδηγίας. Λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων της πράξεως παραγώγου δικαίου της Ένωσης που αποτελεί η οδηγία, οι οποίες έχουν

επανειλημμένως επισημανθεί από το Δικαστήριο, θεωρώ ότι, εν πάση περιπτώσει, τα συμπεράσματα που αντλούνται από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), δεν μπορούν να ισχύσουν αυτομάτως σε υπόθεση που θέτει το ζήτημα των αποτελεσμάτων μίας οδηγίας, θεωρούμενης μεμονωμένα.

43. Στο πλαίσιο της κάθετης διαφοράς της κύριας δίκης τίθεται, κατ' ουσίαν, το ζήτημα αν μία οδηγία μπορεί να επιβάλλει άμεσα υποχρέωση σε ιδιώτη, εν προκειμένω στην FBD. Το ζήτημα αυτό τίθεται καθώς ο ισχυρισμός αυτός αποτελεί το μέσο άμυνας που προβάλλει το Ιρλανδικό Δημόσιο προκειμένου να αποφύγει να επιβαρυνθεί με την αποζημίωση του D. Smith.

44. Εντούτοις, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση επιβεβαιώθηκε ότι, στο πλαίσιο της εφέσεως που εκκρεμεί ενώπιον του Court of Appeal (εφετείου), μεταξύ της FBD και του Ιρλανδικού Δημοσίου, δεν έχει κινηθεί διαδικασία για τη θεμελίωση ευθύνης του εν λόγω κράτους λόγω παραβιάσεως του δικαίου της Ένωσης, βάσει της νομολογίας που διαμορφώθηκε με την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, Francovich κ.λπ. (C-6/90 και C-9/90, EU:C:1991:428). Αυτό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο από τα οποία προκύπτει ότι, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιόν του, ο δικαστικός πληρεξούσιος της FBD διευκρίνισε ότι, σε περίπτωση που η έφεση της πελάτιδός του γίνει δεκτή, η τελευταία θα επιχειρήσει να ανακτήσει από το Δημόσιο, κάνοντας χρήση των ενδεδειγμένων μηχανισμών που προβλέπει ο νόμος, συμπεριλαμβανομένης, αν παραστεί ανάγκη, της αγωγής αποζημιώσεως βάσει της νομολογίας Francovich κ.λπ.[11], το ποσό που κατέβαλε στον D. Smith[12].

45. Από τα στοιχεία αυτά συνάγεται ότι από την απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο, θα εξαρτηθεί η ενδεχόμενη μεταγενέστερη άσκηση αγωγής από την FBD για την ανάκτηση από το Δημόσιο ποσού ίσου προς αυτό που κατέβαλε ο εν λόγω ασφαλιστής στον D. Smith.

46. Συνεπώς, στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής ενώπιον του δικαστηρίου, οι διάδικοι της κύριας δίκης επιδιώκουν να προσδιορίσουν εκ των προτέρων, και αυτό εκφράζει το προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο στο Δικαστήριο, ποιες υποχρεώσεις επιβάλλει το δίκαιο της Ένωσης στην FBD και στο Ιρλανδικό Δημόσιο αντιστοίχως σε καταστάσεις όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.

47. Είναι σαφές ότι, σε περίπτωση που, με την απάντησή του, το Δικαστήριο κρίνει ότι, παρά την πλημμελή μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη από το Ιρλανδικό κράτος του άρθρου 1, της τρίτης οδηγίας, η υποχρέωση αποζημιώσεως του D. Smith βαρύνει όντως την FBD, ενδεχομένως ο ασφαλιστής αυτός να μην προχωρήσει σε άσκηση αγωγής ζητώντας από το Ιρλανδικό Δημόσιο την ανάκτηση του ποσού που κατέβαλε στον D. Smith, είτε θέτοντας ζήτημα ευθύνης του εν λόγω κράτους στο πλαίσιο αγωγής αποζημιώσεως βάσει της νομολογίας Francovich κ.λπ.[13] είτε προσφεύγοντας, ενδεχομένως, σε άλλους δικονομικούς μηχανισμούς που επιτρέπει το ιρλανδικό δίκαιο.

48. Στο πλαίσιο της εφέσεως που εκκρεμεί ενώπιον του Court of Appeal (εφετείου), η FBD υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του παθόντος D. Smith[14]. Το θέμα στο στάδιο αυτό της διαδικασίας είναι να προσδιορισθεί ποιός υπέχει, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, υποχρέωση αποζημιώσεως του παθόντος, ο ασφαλιστής ή το Δημόσιο. Για τον προσδιορισμό του οφειλέτη της εν λόγω αξιώσεως αποζημιώσεως απαιτείται να ελεγχθεί η ορθότητα του σκεπτικού που υιοθέτησε το High Court

11 Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, Francovich κ.λπ. (C-6/90 και C-9/90, EU:C:1991:428).

12 Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σημείο 9).

13 Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, Francovich κ.λπ. (C -6/90 και C-9/90, EU:C:1991:428).

14 Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σημεία 8 και 25).

(πρωτοβάθμιο δικαστήριο), ότι δηλαδή το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και το άρθρο 6 των Regulations του 1962 μπορούσαν να ερμηνευθούν σύμφωνα με την τρίτη οδηγία και, ως εκ τούτου, η ρήτρα εξαιρέσεως που περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο έπρεπε να κηρυχθεί άκυρη.

49. Όπως προαναφέρθηκε, η παραδοχή αυτή αμφισβητείται από το αιτούν δικαστήριο. Για τον λόγο αυτό, το εν λόγω δικαστήριο θέτει πλέον τη συζήτηση της ένδικης διαφοράς υπό το πρίσμα του αμέσου αποτελέσματος της τρίτης οδηγίας.

50. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, κάθε εθνικός δικαστής που επιλαμβάνεται αρμοδίως μιας διαφοράς έχει την υποχρέωση να εφαρμόζει στο ακέραιο το δίκαιο της Ένωσης και να προστατεύει τα δικαιώματα τα οποία αυτό απονέμει στους ιδιώτες, αφήνοντας ανεφάρμοστη κάθε ενδεχομένως αντίθετη διάταξη του εθνικού δικαίου [15].

51. Υπενθυμίζω ότι, κατά το άρθρο 3 παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, «[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». Εξάλλου, το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας διευκρινίζει 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».

52. Με την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπει την εθνική ρύθμιση κατά την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες [16].

53. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας πληροί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να έχει άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο και παρέχει, ως εκ τούτου, δικαιώματα που οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται ευθέως ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων [17].

54. Υπενθύμισε, συναφώς, την πάγια νομολογία του, σύμφωνα με την οποία οι διατάξεις των οδηγιών έχουν άμεσο αποτέλεσμα, αν κρίνεται, από απόψεως περιεχομένου, ότι δεν περιέχουν αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβείς [18].

55. Το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας ανταποκρίνεται στα κριτήρια αυτά, επισημαίνοντας ότι το άρθρο αυτό επιτρέπει τον προσδιορισμό τόσο της υποχρεώσεως του κράτους μέλους όσο και των δικαιούχων και ότι το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών δεν περιέχει αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβές [19]. Συνεπώς, κατά το Δικαστήριο, μπορούσε να γίνεται επίκληση του άρθρου 1, της τρίτης οδηγίας προκειμένου να μην εφαρμόζονται οι διατάξεις του εθνικού δικαίου που δεν παρέχουν την εγγύηση της υποχρεωτικής ασφαλιστικής καλύψεως στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε οποιοδήποτε μέρος οχήματος που ούτε έχει σχεδιαστεί ούτε έχει κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες [20].

15 Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1978, Simmenthal (106/77, EU:C:1978:49, σκέψη 21).

16 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 36).

17 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 44).

18 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 37 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

19 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 38).

20 Απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, σκέψη 38).

56. Όσον αφορά το ζήτημα αν η διάταξη αυτή μπορεί να τύχει επικλήσεως έναντι του εγγυητικού οργανισμού που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, η απάντηση δόθηκε, ως προς τις γενικές της γραμμές, με την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), και ακολούθως συμπληρώθηκε με την απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

57. Με την τελευταία αυτή απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγίας δυνάμενων να έχουν άμεσο αποτέλεσμα έναντι οργανισμού ιδιωτικού δικαίου στον οποίον έχει ανατεθεί από κράτος μέλος η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι η αποστολή που είναι συνυφασμένη με την υποχρέωση που έχει επιβληθεί στα κράτη μέλη από το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας, και ο οποίος διαθέτει προς τούτο εξαιρετικές εξουσίες, όπως είναι η εξουσία επιβολής στους ασφαλιστικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο ασφαλίσεως μηχανοκίνητων οχημάτων, στο έδαφος του κράτους μέλους, της υποχρεώσεως να γίνουν μέλη του οργανισμού και να τον χρηματοδοτούν [21].

58. Σε αντίθεση με τις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι δύο προπαρατεθείσες αποφάσεις Farrell [22], στη διαφορά της κύριας δίκης δεν εμπλέκεται ο ιρλανδικός εγγυητικός οργανισμός, δηλαδή το MIBI. Η αιτία της μη εμπλοκής του φαίνεται να είναι ότι, σε αντίθεση προς τον κύριο του οχήματος στο οποίο επέβαινε η Elaine Farrell, ο κύριος του οχήματος (Philip Meade) στο οποίο επέβαινε ο D. Smith διέθετε ασφαλιστήριο για την ασφάλιση μηχανοκίνητου οχήματος.

59. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, αντίδικοι στη διαφορά της κύριας δίκης, στο στάδιο της διαδικασίας στο οποίο εντάσσεται η υπό κρίση προδικαστική παραπομπή, είναι η FBD και το Ιρλανδικό Δημόσιο.

60. Αφού αναγνωρίστηκε το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 1, της τρίτης οδηγίας, δεν καταλείπεται πλέον καμία αμφιβολία όσον αφορά τη δυνατότητα της FBD να επικαλεστεί τη διάταξη αυτή έναντι του Ιρλανδικού Δημοσίου έτσι ώστε να μην εφαρμοσθούν οι εθνικές διατάξεις που αντιβαίνουν στην τρίτη οδηγία. Αυτό που είναι εφικτό έναντι κρατικού φορέα όπως το MIBI πρέπει κατά μείζονα λόγο να είναι εφικτό έναντι του Δημοσίου, υπό την ιδιότητά του ως δημόσιας αρχής. Πρέπει να αποτραπεί το ενδεχόμενο να μπορεί το κράτος να αντλήσει όφελος από τη μη συμμόρφωσή του προς το δίκαιο της Ένωσης [23].

61. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η FBD δικαιούται να επικαλεστεί το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας προκειμένου να μην εφαρμοσθεί το άρθρο 65, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα του 1961 και το άρθρο 6 των Regulations του 1962.

62. Αν στο ιρλανδικό σύστημα δεν προβλέπεται η επικουρική παρέμβαση του εγγυητικού οργανισμού όταν ο κύριος οχήματος διαθέτει ασφαλιστήριο συμβόλαιο και αυτό δεν καλύπτει έναν συγκεκριμένο κίνδυνο [24], τον οποίο θα έπρεπε ωστόσο να καλύπτει αν το κράτος είχε μεταφέρει ορθώς στο εσωτερικό δίκαιο το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας, θα πρέπει αυτό να αναλάβει τις οικονομικές συνέπειες.

21 Απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, σκέψη 42).

22 Αποφάσεις της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), και της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

23 Απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

24 Όπως έκρινε το Δικαστήριο με την απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Csonka κ.λπ. (C-409/11, EU:C:2013:512), «[η] παρέμβαση ενός τέτοιου οργανισμού έχει προβλεφθεί ως ύστατο μέτρο, μόνο για την περίπτωση όπου οι ζημίες έχουν προκληθεί από όχημα αγνώστων στοιχείων ή από όχημα σε σχέση με το οποίο δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση ασφαλίσεως κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας» (σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Η τελευταία αυτή περίπτωση αφορά, κατά το Δικαστήριο, «όχημα για το οποίο δεν υφίσταται ασφαλιστική σύμβαση» (σκέψη 31).

63. Σε αντίθεση με όσα επιδιώκει να αναγνωρισθούν η Ιρλανδική Κυβέρνηση, η μη εφαρμογή εθνικών διατάξεων που έρχονται σε αντίθεση με το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας δεν μπορεί να έχει ως αυτόματη συνέπεια την επιβάρυνση του ασφαλιστή με την υποχρέωση αποζημιώσεως του D. Smith. Επισημαίνω ότι η ρήτρα εξαιρέσεως που περιλαμβάνεται στο επίμαχο ασφαλιστήριο αποτελεί εφαρμογή κανόνων που έχουν ορισθεί από τον εθνικό νομοθέτη για την κατάρτιση εγκεκριμένου ασφαλιστηρίου. Στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, το Ιρλανδικό Δημόσιο δεν μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας προκειμένου να μην εφαρμοσθεί η εν λόγω συμβατική ρήτρα και να συναγάγει εξ αυτού ότι ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση να αναλάβει το βάρος της αποζημιώσεως του D. Smith.

64. Μια τέτοια μετάθεση της ευθύνης όσον αφορά την ανάληψη των συνεπειών λόγω εσφαλμένης μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο οδηγίας θα ερχόταν σε αντίθεση προς την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία η οδηγία, αποτελούσα πράξη παραγώγου δικαίου της Ένωσης, δεν μπορεί, λόγω της φύσεως και των χαρακτηριστικών της, να επιβάλλει άμεσα υποχρεώσεις στους ιδιώτες.

65. Συναφώς, είναι αναγκαία η επισήμανση ότι, δυνάμει του άρθρου 288, τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ο δεσμευτικός χαρακτήρας της οδηγίας, στον οποίο στηρίζεται η δυνατότητα επικλήσεώς της ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, υφίσταται μόνο έναντι «κάθε κράτους μέλους στο οποίο απευθύνεται» [25]. Συνεπώς, κατά πάγια νομολογία, μια οδηγία, αυτή καθαυτή, δεν γεννά υποχρεώσεις εις βάρος ιδιώτη και επομένως δεν χωρεί επίκλησή της έναντι αυτού ενώπιον εθνικού δικαστηρίου [26]. Κατά το Δικαστήριο, η επέκταση στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών της δυνατότητας επικλήσεως οδηγιών που δεν έχουν μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη θα ισοδυναμούσε με αναγνώριση της εξουσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβάλλει υποχρεώσεις με άμεσο αποτέλεσμα εις βάρος ιδιωτών, παρά το γεγονός ότι διαθέτει τέτοια αρμοδιότητα μόνο στις περιπτώσεις που της απονέμεται εξουσία εκδόσεως κανονισμών [27]. Από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι, ακόμη και αν ιδιώτης εμπίπτει στο υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής μιας οδηγίας, δεν χωρεί έναντι αυτού επίκληση των διατάξεών της ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων [28]. Δεν μπορεί, ως εκ τούτου, να αναγνωρίζεται στις διατάξεις οδηγίας κάθετο άμεσο αποτέλεσμα σε βάρος των ιδιωτών (κατιόν αποτέλεσμα), στο βαθμό που ένα κράτος δεν μπορεί να επικαλείται δική του παράλειψη έναντι των ιδιωτών [29].

66. Εξάλλου, αντιθέτως προς όσα υποστήριξε η Ιρλανδική Κυβέρνηση, στο πλαίσιο της παρούσας προδικαστικής διαδικασίας, η υποχρέωση της FBD να αποζημιώσει τον D. Smith δεν θα μπορούσε να απορρέει από αναλογική εφαρμογή της τάσης της νομολογίας που προέκυψε από τις αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172), και της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, Unilever (C-443/98, EU:C:2000:496), που αφορούσαν αμφότερες την ερμηνεία της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για την καθιέρωση μίας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών [30]. Όπως επισήμανε το Δικαστήριο στη σκέψη 51 της τελευταίας αυτής αποφάσεως, η ιδιοτυπία της τάσης αυτής της νομολογίας στηρίζεται στη διαπίστωση ότι «η οδηγία 83/189 ουδόλως προσδιορίζει το ουσιαστικό περιεχόμενο του κανόνα δικαίου βάσει του οποίου ο εθνικός δικαστής οφείλει να κρίνει την εκκρεμή ενώπιόν του διαφορά. Η οδηγία δεν γεννά ούτε δικαιώματα ούτε υποχρεώσεις για τους ιδιώτες».

25 Βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, σκέψη 22).

26 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Όπως έκρινε το Δικαστήριο με την απόφαση της 8ης Οκτωβρίου 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431), «μια εθνική αρχή δεν μπορεί να επικαλεστεί, κατά ιδιώτου, διάταξη οδηγίας της οποίας η αναγκαία μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο δεν πραγματοποιήθηκε ακόμα» (σκέψη 10). Βλ., επίσης, απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, OSA (C-351/12, EU:C:2014:110, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

27 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

28 Βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, σκέψη 25).

29 Βλ., συναφώς, Simon, D., *Le Système juridique communautaire*, 3η έκδ., Presses Universitaires de France, Παρίσι, 2001, § 317, ιδίως σ. 396 και 397.

30 ΕΕ 1983, L 109, σ. 8.

67. Επιπλέον, η απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, EU:C:1996:143), δεν μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει στο Δημόσιο να επικαλεστεί το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας κατά της FBD, ώστε να φέρει αυτή το βάρος της αποζημιώσεως, δεδομένου ότι το ζήτημα της δυνατότητας επικλήσεως μιας οδηγίας έναντι ιδιώτη δεν εξετάσθηκε, αυτό καθαυτό, από το Δικαστήριο στην απόφαση αυτή.

68. Τέλος, υπογραμμίζω ότι το να φέρει η FBD το βάρος αποζημιώσεως του D. Smith υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη θα οδηγούσε σε άδικο και αντίθετο προς την αρχή της ασφάλειας δικαίου αποτέλεσμα. Πράγματι, όπως ορθώς επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, είναι σαφές ότι ένας ιδιώτης όπως η FBD προδήλως ενήργησε βάσει των επίμαχων εθνικών διατάξεων οι οποίες προέβλεπαν την εξαίρεση της καλύψεως, προκειμένου να εκδώσει εγκεκριμένο ασφαλιστήριο. Η FBD δεν διέθετε συμβατική ελευθερία και η έκδοση του ασφαλιστηρίου αυτού δεν ήταν το αποτέλεσμα αυτόβουλης συμπεριφοράς εκ μέρους του ασφαλιστή, αλλά συμπεριφοράς υπαγορευομένης από την εθνική νομοθεσία.

69. Επιπλέον, όπως ορθώς επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, «δεν χωρεί αμφιβολία ως προς [το] ότι το κόστος του ασφαλιστηρίου της FBD στην υπό κρίση υπόθεση αντιπροσώπευε τα νομίμως θεωρούμενα ως όρια των ασφαλιστικών κινδύνων που αυτή αναλάμβανε και οι κίνδυνοι αυτοί δεν εκτείνονταν στους επιβάτες μικρών οχημάτων τα οποία δεν έχουν σταθερά καθίσματα» [31]. Το να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας έχει κατιόν κάθετο άμεσο αποτέλεσμα, θα ισοδυναμούσε με επιβάρυνση του ασφαλιστή με την παροχή μη προβλεπόμενης στη σύμβαση υπηρεσίας.

70. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορώ να δεχθώ ότι ο αποκλεισμός των αντιθέτων διατάξεων του εθνικού δικαίου, που επιφέρει το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας στη διαφορά μεταξύ της FBD και του Ιρλανδικού Δημοσίου, έχει ως συνέπεια την άμεση επιβάρυνση του ασφαλιστή, με αναδρομική ισχύ, με την προβλεπόμενη στο άρθρο αυτό υποχρέωση, δηλαδή με την καταβολή αποζημιώσεως για «σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος».

71. Ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η υποχρέωση του ασφαλιστή δεν απορρέει από το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας, αλλά από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου μετά την εξάλειψη των στοιχείων τους που είναι αντίθετα στο άρθρο αυτό, τούτο δεν μεταβάλλει τη θέση μου που βασίζεται στον κανόνα ότι το κράτος δεν μπορεί, κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο, να αντλήσει οποιοδήποτε όφελος από την εσφαλμένη μεταφορά οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, επιχειρώντας να επιβαρύνει τους ασφαλιστές με το βάρος καλύψεως κινδύνων τους οποίους το ίδιο το κράτος είχε ρητώς αποκλείσει από την υποχρέωση καλύψεως.

72. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι, όπως προκύπτει σαφώς από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και από το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας, εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων αστική ευθύνη για τις σωματικές βλάβες των επιβατών ενός οχήματος, όπως του D. Smith, να καλύπτονται από ασφάλιση. Αν ένα κράτος μέλος δεν έλαβε τέτοια μέτρα και μάλιστα έχει, όπως εν προκειμένω, λάβει μέτρα που έχουν ως αποτέλεσμα την εξαίρεση από τις ασφαλιστικές συμβάσεις της αποζημιώσεως αυτής της κατηγορίας ζημιών, πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να αναλάβει τις σχετικές οικονομικές συνέπειες.

73. Εν ολίγοις, ο ασφαλιστής δεν παραβίασε ούτε τον κανόνα του άρθρου 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας ούτε τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου που μετέφεραν το συγκεκριμένο άρθρο στην εσωτερική έννομη τάξη. Το κράτος είναι αυτό που παραβίασε το εν λόγω άρθρο με τη μεταφορά του στην εσωτερική έννομη τάξη με εσφαλμένο τρόπο. Δεν πρέπει να επωφελείται από αυτήν την εσφαλμένη μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη.

31 Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σημείο 33).

74. Σύμφωνα με την ίδια τη λογική της νομολογίας που αναγνώρισε το άμεσο αποτέλεσμα των οδηγιών, ένας ιδιώτης, όπως η FBD, η οποία υπενθυμίζω ότι υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του παθόντος, μπορεί, στο πλαίσιο της διαφοράς του με το Δημόσιο, να αξιώσει από αυτό την τήρηση των υποχρεώσεών του. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι στη βάση της θεωρίας του αμέσου αποτελέσματος βρίσκεται το επιχείρημα που απορρέει από την «επαγρύπνηση των ενδιαφερομένων ιδιωτών για την προστασία των δικαιωμάτων τους» [32].

75. Κατόπιν των παρατηρήσεών μου, η επίμαχη κατάσταση στην κύρια δίκη μπορεί να συνοψισθεί ως εξής: αποδεχόμενη φιλικό διακανονισμό με τον D. Smith, κατόπιν της αποφάσεως του High Court (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου) της 5ης Φεβρουαρίου 2009, για την καταβολή αποζημιώσεως σ' αυτόν, η FBD στην πραγματικότητα εκπλήρωσε υποχρέωση που βάρυνε το Ιρλανδικό Δημόσιο. Τέτοια υποχρέωση δεν μπορεί νομικά να μεταβιβαστεί στη FBD, καθώς αυτό θα προσέδιδε στο άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας άμεσο αποτέλεσμα έναντι του εν λόγω ασφαλιστή, επιρρίπτοντας σ' αυτόν κίνδυνο που δεν είχε ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των ασφαλίστρων.

76. Επομένως, η κατάσταση της κύριας δίκης μπορεί να εξομοιωθεί με αδικαιολόγητο πλουτισμό του Ιρλανδικού Δημοσίου και επομένως θα πρέπει να διευθετηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η συμβατότητά της με το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας και το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας.

77. Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, ασφαλιστικής εταιρίας που υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα παθόντος στον οποίο κατέβαλε αποζημίωση και, αφετέρου, του Δημοσίου, το εθνικό δικαστήριο οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστες τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου κατά τις οποίες η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, διατάξεις των οποίων η αντίθεση προς το άρθρο 1 της τρίτης οδηγίας απορρέει από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell κατά Whitty (C-356/05, EU:C:2007:229).

78. Μια τέτοια μη εφαρμογή διατάξεων του εθνικού δικαίου που αντιβαίνουν στο άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια την επιβάρυνση του ασφαλιστή που συμμορφώθηκε προς τις διατάξεις αυτές με την υποχρέωση αποζημιώσεως του παθόντος για ζημία που δεν καλύπτεται από το εγκεκριμένο ασφαλιστήριο.

IV. Πρόταση

79. Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Court of Appeal (εφετείο, Ιρλανδία) ως εξής:

1) Στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, ασφαλιστικής εταιρίας, που υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα παθόντος στον οποίο κατέβαλε αποζημίωση και, αφετέρου, του Δημοσίου, το εθνικό δικαστήριο οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστες τις διατάξεις του εθνικού του δικαίου κατά τις οποίες η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων δεν καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται στα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μέρος αυτοκινήτου οχήματος που δεν έχει σχεδιαστεί ούτε κατασκευαστεί με καθίσματα για επιβάτες, διατάξεις των οποίων η αντίθεση προς το άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του

32 Απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 1963, van Gend & Loos (26/62, EU:C:1963:1, σ. 861). Παραπέμπω, επίσης, στις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα N. Wahl στην υπόθεση Portgás (C-425/12, EU:C:2013:623), με τις οποίες υπενθύμισε, παραπέμποντας στην απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, σκέψη 47), ότι «η καθιέρωση του άμεσου αποτελέσματος των οδηγιών βασίζεται, σε τελική ανάλυση, σε δύο αλληλοσυμπληρούμενους σκοπούς: αφενός, στην ανάγκη αποτελεσματικής διασφαλίσεως των δικαιωμάτων που οι ιδιώτες αντλούν από τις οδηγίες και, αφετέρου, στη βούληση να φέρουν ενώπιον των ευθυνών τους τις εθνικές αρχές που δεν σέβονται το δεσμευτικό αποτέλεσμα και δεν διασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή τους» (σημείο 30).

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, απορρέει από την απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

2) Μια τέτοια μη εφαρμογή των διατάξεων του εθνικού δικαίου που αντιβαίνουν στο άρθρο 1, της τρίτης οδηγίας 90/232 δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια την επιβάρυνση του ασφαλιστή που συμμορφώθηκε προς τις διατάξεις αυτές με την υποχρέωση αποζημιώσεως του παθόντος για ζημία που δεν καλύπτεται από το εγκεκριμένο ασφαλιστήριο.