

GENERALINIO ADVOKATO
PAOLO MENGGOZZI IŠVADA,
pateikta 2011 m. rugsėjo 6 d.¹

1. Jungtinėje Karalystėje, kitaip negu daugelyje kitų Europos Sąjungos valstybių narių, įprasta, kad nors transporto priemonių draudimo polise ir nurodoma informacija apie apdraustą transporto priemonę, jis yra *asmeninis* polisas ir juo apdraudžiama žala, kurią padaro draudėjas ir kiti tame polise aiškiai nurodyti kaip įgalioti tokios transporto priemonės vairuotojai. Jeigu eismo įvykį sukelia neįgaliotas vairuotojas, draudikas privalo atlyginti žalą nukentėjusiesiems, kaip to reikalaujama pagal Europos Sąjungos (toliau – ES) teisę, tačiau paskui gali reikalauti kompensacijos iš apdraustojo asmens, kuris leido vairuoti neįgaliotam asmeniui.

jam gali tekti atlyginti draudikui nukentėjusiesiems išmokėtą sumą. Faktiškai tai reiškia, kad draudikas jam nieko nemoka, nes suma, kurią jis turi gauti kaip nukentėjusysis, įskaitoma į sumą, kurią jis privalo sumokėti draudikui kaip „neatsargus“ apdraustasis. Nacionalinis teismas Teisingumo Teismo klausia, ar tokia situacija gali būti suderinama su ES teise.

I — Teisinis pagrindas

2. Ši byla kilo būtent dėl tokios draudimo sistemos. Konkrečiau kalbant, dvi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamos bylos ypatingos tuo, kad vienas asmuo tuo pat metu yra ir nukentėjusysis, ir apdraustasis, kuris leido vairuoti neįgaliotam asmeniui, sukėlusiam eismo įvykį. Pagal bendrąją taisyklę jis, kaip nukentėjusysis, turi teisę į žalos atlyginimą. Kaip apdraustajam, leidusiam vairuoti asmeniui, kuris negalėjo [tinkamai] to daryti, pagal nacionalinę teisę

A — ES teisė

3. Teisingumo Teismui pateikti prejudiciniai klausimai suformuluoti darant nuorodą į 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/103/EB dėl motorinių

1 — Originalo kalba: italų.

transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (toliau – direktyva)². Faktinių bylos aplinkybių, dėl kurių nacionalinis teismas turi priimti sprendimą, metu ši direktyva dar negaliojo. Tačiau ji yra konsoliduota direktyva, kurios vienoje redakcijoje pateikiamos keturių ankstesnių direktyvų nuostatos³ ir nepakeista jų esmė. Dėl patogumo taip pat remsiuosi šia konsoliduota redakcija ir kiekvieną kartą nurodysiu atitinkamas ankstesnių redakcijų nuostatas.

4. Direktyvos 3⁴, 14⁵ ir 15⁶ konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„3) Kiekviena valstybė narė turėtų imtis visų tinkamų priemonių, būtinų užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė. Apdraustosios atsakomybės apimtis ir draudimo sąlygos turi būti nustatomos remiantis šiomis priemonėmis.

14) Būtina numatyti, kad įstaiga garantuotų, jog nukentėjęs asmuo neliktų be žalos atlyginimo, jeigu įvykį sukėlė neapdrausta arba nenustatyta transporto priemonė.

<...>

2 — OL L 263, 2009, p. 11.

3 — Tai 1972 m. balandžio 24 d. [Pirmoji] Tarybos direktyva 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo (OL L 103, 1972, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10); 1983 m. gruodžio 30 d. Antroji Tarybos direktyva 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 8, 1984, p. 17; 2004 m. gegužės 14 d. Trečioji Tarybos direktyva 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 129, 1990, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249) ir 2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) (OL L 181, 2000, p. 65; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 3 t., p. 331).

15) Nukentėjusiųjų asmenų interesų labai tam tikras išimtis numatančios nuostatos turėtų būti taikomos tik draudiko ir už įvykį atsakingo asmens santykiams. Vis

4 — Atitinka Antrosios direktyvos 84/5 antrą konstatuojamąją dalį.

5 — Nurodyta dalis yra tapati Antrosios direktyvos 84/5 šeštai konstatuojamajai daliai.

6 — Beveik tapati Antrosios direktyvos 84/5 septintai konstatuojamajai daliai.

dėlto valstybės narės gali nustatyti, kad pavogtų arba prievarta užvaldytų transporto priemonių atveju žalos atlyginimą išmokėtų pirmiau minėta įstaiga.“

niekinėmis visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo liudijimą, išduotą pagal 3 straipsnio reikalavimus, ir pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba jas vairuoja:

5. Direktyvos 3 straipsnyje įtvirtinta bendroji pareiga užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė ir už žalą turtui, ir už žalą asmeniui.

a) asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgalioti;

6. Direktyvos 12 straipsnio 1 dalyje⁷ numatyta:

<...>

„Nepažeidžiant 13 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, 3 straipsnyje minimas draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo.“

Tačiau pirmoje [pirmos] pastraipos a punkte nurodytos nuostatos ar sąlygos gali būti taikomos tokių asmenų atžvilgiu, kurie savo noru naudojosi žalą sukėlusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti, kad jie žinojo, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

7. Direktyvos 12 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje⁸ numatyta, kad „šis straipsnis nepažeidžia nei nuostatų dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatų dėl žalos dydžio“.

<...>“

8. Pagal direktyvos 13 straipsnio 1 dalį⁹:

„Kiekviena valstybė narė imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad taikant 3 straipsnį įvykio metu nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu yra laikomos

9. Direktyvos 10 straipsnyje¹⁰ reglamentuojami atvejai, kai transporto priemonė, kuria padaryta žalos turtui arba asmeniui, yra neapdrausta arba nenustatyta. Direktyvoje numatyta, kad tokiems atvejams valstybės turi įsteigti arba įgalioti įstaigą, kurios užduotis – atlyginti žalą per įvykius nukentėjusiems

7 — Atitinka Trečiosios direktyvos 90/232 1 straipsnio 1 dalį.

8 — Atitinka Trečiosios direktyvos 90/232 1a straipsnio antrą pastraipą.

9 — Cituojama dalis atitinka Antrosios direktyvos 84/5 2 straipsnio 1 dalį.

10 — Atitinka Antrosios direktyvos 84/5 1 straipsnio 4–7 dalis.

asmenims. 10 straipsnio 2 dalies antroje pas-
traipoje numatyta:

„Tačiau valstybės narės gali leisti šiai įstaigai nemokėti žalos atlyginimo tokiems asme-
nims, kurie savo noru naudojami žala sukėlu-
sia transporto priemone, jeigu įstaiga gali įro-
dyti, kad jie žinojo, jog transporto priemonė
buvo neapdrausta.“

B — Nacionalinė teisė

10. Su šia byla susijęs nacionalinės teisės ak-
tas – 1988 m. Kelių eismo įstatymas (*Road
Traffic Act 1988*, toliau – RTA). Konkrečiai
kalbant, šio įstatymo 151 straipsnio 8 dalyje
numatyta, kad jeigu draudikas privalo išmo-
kėti tam tikrą sumą asmens, kuris nėra ap-
draustas pagal draudimo polisą, atsakomybei
padengti, jis turi teisę išieškoti tokią sumą iš
apdraustojo asmens, kuris liepė arba leido
naudoti transporto priemonę, ir dėl tokio
naudojimo kilo atsakomybė.

II — Faktinės aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

11. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą
pateikęs teismo nagrinėjama byla atsirado
sujungus dvi atskiras bylas, kurias pirmojoje

instancijoje išsprendė du skirtingi teismai,
priėmę priešingus sprendimus.

12. Šios dvi bylos iš dalies skiriasi, tačiau
teisiniu požiūriu sutampa jų esminės fakti-
nės aplinkybės. Abiejose bylose apdraustasis
leido vairuoti transporto priemonę (vienoje
byloje – motociklą, kitoje – automobilį) as-
meniui, kuris draudimo sutartyje nebuvo nu-
rodytas kaip įgaliotas vairuoti, be to, nebuvo
apsidraudęs pats. Abiem atvejais įvyko eismo
įvykis, per kurį apdraustasis, važiuavęs keleivio
vietoje, patyrė sužalojimų.

13. Abiem atvejais draudimo bendrovės atsi-
sakė išmokėti žalos atlyginimą nukentėjusie-
siems, remdamosi RTA 151 straipsnio 8 da-
lyje numatyta teise iš apdraustojo išieškoti
sumokėtą žalos turtui arba asmeniui atlygini-
mą, jeigu tokią žalą sukėlė neįgaliotas asmuo,
kuriam apdraustasis leido naudoti transporto
priemonę. Draudikės nurodė, kad tokiose by-
lose, kaip antai byla, kurioje prašymą priimti
prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi
priimti sprendimą, pareiga sumokėti žalos at-
lyginimą nukentėjusiesiems ir teisė reikalauti
apdraustojo atlyginti sumokėtas sumas viena
kitą panaikina, nes nukentėjusysis ir asmuo, iš
kurio gali būti reikalaujama atlyginti nukentė-
jusiajam sumokėtą sumą, sutampa.

14. Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nustatęs galimą suderinamumo su ES teise problemą, sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokius klausimus:

Konkrečiai kalbant:

- „1. Ar <...> direktyvos 12 straipsnio 1 dalis ir 13 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad jomis neleidžiama taikyti nacionalinės teisės nuostatų, kurių poveikis atitinkamoje nacionalinėje teisėje yra nesuteikti teisės į draudimo išmoką asmeniui, nukentėjusiam kelių eismo įvykio metu, esant šioms aplinkybėms:
- a) eismo įvykį sukėlė neapdraustas vairuotojas; ir
 - b) tokiam neapdraustam vairuotojui leidimą vairuoti transporto priemonę yra davęs nukentėjusysis; ir
 - c) toks nukentėjusysis eismo įvykio metu transporto priemone važiuojo kaip keleivis; ir
 - d) nukentėjusysis buvo apdraustas kaip tokios transporto priemonės vairuotojas?
- i) ar tokia nacionalinės teisės nuostata yra nuostata, pagal kurią „draudimo apsauga nesuteikiama“ <...> direktyvos 13 straipsnio 1 dalyje pavartota prasme;
- ii) ar tokiomis, kaip antai šios bylos, aplinkybėmis gavę draudiko¹¹ leidimą neapdrausti asmenys tampa „tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgaliojami“ <...> direktyvos 13 straipsnio 1 dalies a punkte pavartota prasme;
- iii) ar atsakymui į šį klausimą turi įtakos tai, kad remiantis <...> direktyvos 10 straipsniu nacionalinės įstaigos, įpareigtos atlyginti žalą, padarytą nenustatytomis arba neapdraustomis transporto priemonėmis, gali nemokėti žalos atlyginimo tokiems asmenims, kurie savo noru naudojami žala sukėlusia transporto priemone, jeigu tokia įstaiga gali įrodyti, kad jie žinojo,

11 — Prejudiciniame klausime kalbama apie „draudiko“ leidimą. Tačiau tikriausiai autorius apsiriko ir padarė rašybos klaidą.

į jog transporto priemonė buvo neapdrausta?

išanalizavus taikytinas teisės normas, ES teisė nepažeidžia valstybių narių nacionalinės teisės nuostatų, susijusių su civiline atsakomybe ir žalos dydžiu, taikymo.

2. Ar atsakymas į 1 klausimą priklauso nuo to, ar leidimas:

- a) buvo duotas iš tiesų žinant, kad vairuotojas buvo neapdraustas; arba
- b) buvo duotas manant, kad vairuotojas buvo apdraustas; arba
- c) tokį leidimą davė apdraustas asmuo, kuris apie tai nepagalvojo?“

16. Apskritai bet kurio su motorinės transporto priemonės naudojimu susijusio įvykio, kurio metu padaroma žalos turtui arba asmeniui, teisinės pasekmės turi būti analizuojamos dviem etapais. Pirmiausia turi būti nustatyta, ar kilo civilinė atsakomybė. Jeigu atsakymas yra teigiamas, būtina pereiti prie antrojo analizės etapo, susijusio su draudiko veiksmais. ES teisė¹² iš esmės reglamentuojamas tik šis antrasis etapas, nepažeidžiant pareigos užtikrinti direktyvos veiksmingumą. Tačiau pažymėtina, kad, norint atskirti šiuos du etapus, praktikoje gali kilti tam tikrų sunkumų ir gali būti, kad ateityje Teisingumo Teismo bus prašoma šį klausimą išaiškinti detaliau.

III — Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

17. Konkrečiau kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo šioje byloje iškelti klausimai, kaip matyti iš jų turinio, yra susiję su anksčiau nurodytu antruoju etapu. Šioje byloje reikia išspręsti klausimą ne dėl to, ar kilo civilinė atsakomybė, o dėl to, ar

A — *Pirminės pastabos*

15. Pažymėtina, kad šioje byloje nėra ginčijama, kad dėl nukentėjusiųjų patirtų sužalojimų kilo civilinė atsakomybė. Kaip matyti

12 — Žr. du neseniai priimtus sprendimus, kuriuose Teisingumo Teismas daro skirtumą (kurį ne visada paprasta padaryti) tarp draudimo apsauga reglamentuojančių ES teisės nuostatų ir civilinę atsakomybę reglamentuojančių nacionalinės teisės nuostatų: 2011 m. kovo 17 d. Sprendimas *Carvalho Ferreira Santos*, C-484/09, Rink. p. I-1821, ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimas *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio*, C-409/09, Rink. p. I-4955.

draudikas privalo (jeigu privalo, – tai kiek) sumokėti žalos atlyginimą. Todėl neabejotina, kad atsakymo į pateiktus klausimus reikia ieškoti direktyvos aiškinime, nes faktinės bylos aplinkybės patenka į jos taikymo sritį.

draudikams tam tikromis bylos aplinkybėmis iš apdraustojo išieškoti per eismo įvykį nukentėjusiems asmenims išmokėtas sumas. Atsižvelgdamos į tai, kad apdraustasis ir nukentėjusysis šiuo atveju yra tas pats asmuo, draudikės teigia, jog žalos atlyginimas nemo-kamas todėl, kad nukentėjusiajam mokėtina suma iš karto įskaitoma į sumą, kuri gali būti išieškota iš „neatsargaus“¹³ apdraustojo.

B — *Prejudicinio klausimo analizė*

18. Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės klausia, ar su ES teise suderinamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudikui leidžiama nemokėti žalos atlyginimo nukentėjusiajam, jeigu įvykdytos tokios trys sąlygos: a) eismo įvykis sukeltas transporto priemone, kurią vairavo neapdraustas asmuo; b) nukentėjusysis yra apdraustasis; ir c) apdraustasis leido neapdraustam asmeniui vairuoti transporto priemonę.

19. Iš pradžių reikia pažymėti, kad šiose bylose draudikės susiklosčiusią situaciją apibūdina kitaip, negu nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Jos pabrėžia tai, kad ši byla nėra susijusi su atsisakymu sumokėti draudimo išmoką arba pripažinti draudimo apsaugą: tiesiog nacionalinės teisės aktuose yra numatytas leidimas

20. Savo ruožtu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad toks atskyrimas yra dirbtinis ir nacionalinė teisė turi būti aiškinama kaip paprasčiausiai lemianti tai, jog draudikas nemoka žalos atlyginimo per eismo įvykį nukentėjusiam asmeniui.

21. Nepažeisdamas principo, pagal kurį savo šalies nacionalinę teisę turi aiškinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, esu įsitikinęs, kad šioje byloje atsakymui į pateiktus klausimus neturi didelės įtakos tai, kuris iš dviejų nurodytų požiūrių bus pasirinktas. Bet kuriuo atveju tokiose situacijose, kaip antai nagrinėjama prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo, galimybė draudikui atsisakyti per eismo įvykį nukentėjusiam asmeniui išmokėti visą dėl patirtų sužalojimų atsiradusios žalos atlyginimą

13 — Beje, pažymėtina, kad taip aiškindamos faktines bylos aplinkybes draudikės pripažįsta, kad su civiline atsakomybe susijusių klausimų nekyla – kyla tik draudimo apsaugos klausimų. Jeigu nebūtų kilusi civilinė atsakomybė, draudikės galėtų paprasčiausiai atsisakyti išmokėti žalos atlyginimą remdamosi šiuo faktu.

prieštarauja ES teisei. Toliau pasistengsiu paaiškinti, kodėl.

22. Kaip jau esu pažymėjęs, ES teisės aktais, kuriais reglamentuojama motorinių transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė, nėra siekiama suderinti valstybių narių su civiline atsakomybe susijusių teisės normų. Tokių teisės aktų tikslas yra siauresnis, nors ir dvejopas – jais siekiama užtikrinti, pirma, laisvą transporto priemonių ir jų keleivių judėjimą ir, antra, panašaus vertinimo taikymą per tokiomis transporto priemonėmis sukeltus eismo įvykius nukentėjusiems asmenims, nepaisant to, kur įvyksta tokie eismo įvykiai¹⁴. Kitaip tariant, nors, kaip buvo nurodyta, direktyva nacionalinės teisės aktų leidėjui palieka tam tikra laisvė nustatyti civilinę atsakomybę reglamentuojančias taisykles, ja kartu reikalaujama, kad nors per eismo įvykius nukentėjusiems asmenims negalima užtikrinti vienodo vertinimo taikymo kiekvienoje valstybėje narėje (tam būtų reikėję suderinti ir su atsakomybe susijusias teisės normas, o teisės aktų leidėjas nutarė to nedaryti), bet kuriuo atveju jiems turi būti užtikrinami bent jau „panašūs“ standartai visoje Sąjungos teritorijoje. Visiškai neaišku, ar šis direktyvos principas gali turėti kokį nors poveikį valstybėms

narėms suteiktai diskrecijai civilinės atsakomybės srityje: bet kuriuo atveju, kaip esu pažymėjęs, civilinės atsakomybės klausimas nepatenka į šio ginčo objektą.

23. Šioje byloje aplinkybės, dėl kurių kilo ginčas, aiškiai patenka į direktyvos 13 straipsnio 1 dalies a punktu reglamentuojamą atvejį. Draudikės siekia išvengti savo pareigos mokėti, remdamosi teisės aktų nuostatomis arba sutarčių sąlygomis, grindžiamomis tuo, kad vairavęs asmuo nebuvo įgaliotas vairuoti. Remiantis anksčiau nurodyta nuostata, tokios nuostatos arba sąlygos nėra suderinamos su ES teise¹⁵. Kalbant apie žalos atlyginimą, savininkas (apdraustasis), kuris nevairavo transporto priemonės, iš tiesų visais atžvilgiais yra ta nuostata saugomas „trečiasis asmuo“. Įvykus eismo įvykiui visi asmenys, išskyrus vairuotoją, kuris sukėlė eismo įvykį, turi būti laikomi „trečiaisiais asmenimis“¹⁶. Kaip yra nurodęs generalinis advokatas L.A. Geelhoed, tokiu atveju „teisinis apsidraudusiojo santykis su draudiku pereina žalą sukėlusiam asmeniui“¹⁷.

24. Mano šios išdėstytos pastabos patvirtinamos nagrinėjama teismų praktika.

14 — 1996 m. kovo 28 d. Sprendimo *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, Rink. p. I-1829, 13 ir 14 punktai; 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Rink. p. I-6711, 23 ir 24 punktai ir 2005 m. birželio 30 d. Sprendimo *Candolin ir kt.*, C-537/03, Rink. p. I-5745, 17 punktas.

15 — Šiuo klausimu taip pat žr. šios išvados 42 ir paskesnius punktus.

16 — Žr. 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 33 punktą.

17 — 2005 m. kovo 10 d. pateiktos išvados 14 išnašoje nurodytoje byloje *Candolin ir kt.* 54 punktas.

25. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai pastebi, kad šios bylos faktinės aplinkybės labai panašios į 2005 m. Teisingumo Teismo išspręstos bylos *Candolin ir kt.*¹⁸ faktines aplinkybes. Toje byloje Suomijos nacionalinėje teisėje buvo numatytas leidimas draudikams atsisakyti mokėti žalos atlyginimą per eismo įvykius nukentėjusiems asmenims arba apriboti mokėtiną žalos atlyginimą, jeigu pastarieji prisidėjo prie žalos atsiradimo: konkrečiai kalbant, byloje *Candolin ir kt.* buvo sprendžiamas klausimas, susijęs su keliais asmenimis, įskaitant transporto priemonės savininką, kuris įsėdo į transporto priemonę, nors ir žinojo, kad vairuotojas buvo neblaivus.

26. Toje byloje Teisingumo Teismas konstatavo, kad tokio pobūdžio nacionalinės teisės aktai negali būti laikomi suderinamais su ES teise. Taip yra todėl, kad pagal taikytinuose ES teisės aktuose įtvirtintą bendrąją taisyklę draudikai privalo atlyginti nukentėjusiųjų patirtą žalą, ir šiuose teisės aktuose aiškiai įtvirtintos tam tikros šios pareigos išimtys, kurios turi būti aiškinamos siaurai¹⁹. Todėl Teisingumo Teismas pareiškė, kad visais atvejais, kurie nepatenka į direktyvoje numatytų išimčių taikymo sritį, per eismo įvykius nukentėjusiems asmenims turi būti atlyginta žala.

27. Toje byloje nėra svarbu, kad vienas iš nukentėjusiųjų yra transporto priemonės savininkas, važiuavęs kaip keleivis. Vienintelis asmuo, kuriam direktyva iš esmės nėra suteikiama teisė reikalauti draudiko sumokėti žalos atlyginimą, yra vairuotojas, o visiems keleiviams draudimo apsauga turi būti taikoma²⁰. Taigi Teisingumo Teismo praktika rodo, kad jeigu nėra taikoma kuri nors iš direktyvoje numatytų išimčių, per eismo įvykį nukentėję asmenys *visuomet* turi teisę reikalauti draudiko sumokėti žalos atlyginimą. Atsižvelgiant į tai, jog šioje byloje nustatyta, kad jos faktinės aplinkybės nepatenka į nė vienos direktyvoje aiškiai įtvirtintos išimties taikymo sritį, Sprendime *Candolin ir kt.* įtvirtinta Teisingumo Teismo praktika patvirtinama, kad abu apdraustieji, kurie leido savo transporto priemonės vairuoti neįgalotiems asmenims, vis dėlto turi teisę gauti su patirtais kūno sužalojimais susijusios žalos atlyginimą.

28. Galima prieštarauti, kad Sprendime *Candolin ir kt.* Teisingumo Teismas nenurodė, kas buvo draudėjas, o nagrinėjamoje byloje ši faktinė aplinkybė yra esminė. Nepaisant to, pažymėtina, kad šis aspektas praktikoje neatrodo reikšmingas, nes Teisingumo Teismas yra aiškiai nurodęs, kad jeigu nėra jokių direktyvoje numatytų išimtinių aplinkybių, kuriomis leidžiama netaikyti draudimo apsaugos, *pagal direktyvą galima atskirti tik*

18 — 14 išnašoje nurodytas sprendimas.

19 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 21 punktai.

20 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 31–33 punktai.

vairuotojo ir keleivių padėtį ir kad todėl visi asmenys, išskyrus vairuotoją, pagal direktyvą yra „tretieji asmenys“, turintys teisę gauti žalos atlyginimą. Bet kuriuo atveju nėra aišku, kad faktinės aplinkybės, kuriomis grindžiamas Sprendimas *Candolin ir kt.*, gali būti išskirtos iš tipinių atvejų, kuomet transporto priemonės savininkas yra ir draudėjas²¹. Be to, nereikia pamiršti, kad, kaip jau nurodyta, daugelyje valstybių narių draudimo polisas paprastai taikomas transporto priemonei ir jame nenurodoma, kas yra įgaliotas vairuoti tokią transporto priemonę.

paiškinti savo abejones dėl šio sprendimo teisingumo) yra susijęs su skirtingu vertinimu, kuris, jeigu būtų pritarta Teisingumo Teismo aiškinimui, būtų taikomas į eismo įvykių patekusiems keleiviams tokiomis, kaip antai šios bylos, faktinėmis aplinkybėmis ir keleiviams, kurie įsėda į transporto priemonę žinodami, kad ji neapdrausta. Jeigu turėtų būti taikomas Sprendimas *Candolin ir kt.*, šioje byloje apdraustajam, leidusiam savo transporto priemonę vairuoti neįgaliotam asmeniui, turėtų būti mokamas žalos atlyginimas, o tuo atveju, jeigu asmenys į transporto priemonę įsėstų žinodami, kad ji nėra apdrausta, pagal direktyvos 10 straipsnio 2 dalį būtų galima atsisakyti mokėti žalos atlyginimą.

29. Nors prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pripažįsta ką tik paminėtos Teisingumo Teismo praktikos svarbą, jam kyla šiuo klausimu tam tikrų abejonių, kurios jį paskatino pateikti prejudicinius klausimus. Tačiau manau, kad šios abejonės yra nepagrįstos ir kad šioje byloje taip pat reikia remtis Sprendimu *Candolin ir kt.*

30. Pagrindinis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo argumentas, kuriuo remiantis jam kyla abejonių dėl Sprendimo *Candolin ir kt.* taikytinumo (arba, tiesą sakant, kuriuo remdamasis veikia siekia

31. Kalbant apie šį tariamą skirtingą vertinimą, manau, reikėtų pateikti dvi pastabas. Pirmiausia, kaip pažymėjo, pavyzdžiui, ir Komisija, atvejai, kai transporto priemonė yra apdrausta ir kai ji neapdrausta, nėra panašūs. Direktyvoje numatyta, kad tais atvejais, kai transporto priemonė nėra apdrausta, valstybių narių įgaliotos įstaigos turi atlikti tam tikrus privalomus veiksmus, kad nukentėjusiesiems bet kuriuo atveju būtų užtikrintas tam tikras draudimo apsaugos lygis: todėl neapdraustas transporto priemonės reglamentuojančios teisės normos pagrįstai gali būti laikomos išimtinėmis, taigi jos gali skirtis nuo teisės normų, taikytinų pagal reikalavimus draudžiamoms transporto priemonėms.

21 — Generalinis advokatas L. A. Geelhoed toje byloje pateiktoje 17 išnašoje nurodytoje išvadoje aiškiai rėmėsi šia prielaida kaip atskaitos tašku (žr. jo išvados 54 punktą).

32. Antra, aiškinimo požiūriu apskritai šiek tiek abejotinas atrodo teiginys, kad vertinimo skirtumas turėtų būti panaikintas sumažinant „privilegiuotomis“ aplinkybėmis suteikiamą apsaugą taip, kad ji taptų tokia pati kaip „nepalankesnėmis“ aplinkybėmis taikoma apsauga. Paprastai daroma atvirkščiai ir prireikus aiškinant nuostatas, jei tik įmanoma, linkstama net tokiomis aplinkybėmis, kuriomis suteikiama mažesnė apsauga, taikyti vertinimą, panašų į taikomą aplinkybėmis, kuriomis apsaugos lygis yra aukštesnis.

33. Taigi, jeigu būtų pritarta prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo siūlomam požiūriui, t. y. kad bylos faktinėms aplinkybėms taikomoje nacionalinėje teisėje numatyta, jog tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas, draudikas neprivalo atlyginti nukentėjusiųjų patirtos žalos, reiktų pažymėti, jog teisės aktuose ir Teisingumo Teismo praktikoje aiškiai ir tiesiogiai įtvirtinta, kad ES teisė draudžia visas tokias nacionalinės teisės nuostatas.

34. Kita vertus, kaip jau nurodžiau, tokia išvada neturėtų būti keičiama, net jeigu būtų patvirtintas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo atmetas, tačiau draudikių siūlomas argumentas, kad ginčijamas klausimas yra ne atsisakymas išmokėti žalos atlyginimą, o tik žalos atlyginimo įskaitymas į iš „neatsargaus“ apdraustojo išieškotiną sumą.

35. Iš tikrųjų atkreiptinas dėmesys į tai, kad pagal teismų praktiką, nors apskritai ES teisės aktais leidžiama nacionalinėje teisėje numatyti leidimą draudikui tam tikromis aplinkybėmis reikalauti kompensacijos iš apdraustojo²², valstybių narių įstatymais negalima panaikinti direktyvos veiksmingumo²³ (ši direktyva yra parengta remiantis principu, kad draudikai visuomet privalo atlyginti žalą visiems nukentėjusiesiems, išskyrus vairuotoją)²⁴.

36. Atsižvelgiant į tai, kad direktyva nėra suderinamos civilinę atsakomybę reglamentuojančios nacionalinės teisės normos, suprantama, kad į atskirų eismo įvykių aplinkybes galima atsižvelgti, pavyzdžiui, nustatant žalos atlyginimo dydį. Bet kuriuo atveju žalos atlyginimo sumažinimas ne tik yra išimtinė priemonė; jis turi būti įvertinamas kiekvienu atveju atskirai ir jo negalima nustatyti remiantis bendrais abstrakčiais kriterijais²⁵. Kaip per teismo posėdį pastebėjo Komisija, ypatingais atvejais žalos atlyginimas galėtų būti sumažintas suma, lygia tokio žalos atlyginimo sumai, todėl išmokėtina suma būtų lygi

22 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Ruiz Bernáldez* 23 punktas.

23 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 28 punktas. Taip pat žr. 2007 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Farrell*, C-356/05, Rink. p. I-3067, 34 punktą ir 12 išnašoje nurodyto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir kt.* 28 punktą.

24 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Ruiz Bernáldez* 18 punktas.

25 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 29 ir 30 punktai ir 12 išnašoje nurodyto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir kt.* 29 punktas.

nuliui. Tačiau tokiais atvejais būtina įvertinti visas bylos aplinkybes ir vien leidimas vairuoti neįgaliotam asmeniui tikrai nėra pakankama priežastis sumažinti žalos atlyginimą iki nulio. Atkreiptinas dėmesys, kad, kaip yra nurodęs Teisingumo Teismas, žalos atlyginimas negali būti pernelyg sumažintas dėl to, kad keleivis prisidėjo prie žalos atsiradimo²⁶.

37. Kitaip tariant, iš Teisingumo Teismo šioje srityje priimtų sprendimų darytina išvada, jog turi būti laikoma, kad Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis kartu su šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalimi reiškia, kad jeigu tas pats asmuo yra ir nukentėjęs, ir neatsargus apdraustasis, pirmajam jo statusui (nukentėjusiojo) teikiama pirmenybė. Jeigu nėra aplinkybių, kuriomis direktyvoje aiškiai numatyta galimybė atsisakyti mokėti žalos atlyginimą, per eismo įvykį nukentėję asmenys turi gauti žalos atlyginimą.

38. Negalima paneigti, kad taip aiškinant ES teisę, nors toks aiškinimas yra vienintelis teisės aktus ir teismų praktiką atitinkantis aiškinimas, lieka tam tikrų nenuoseklumų. Ypač reikia pripažinti, kad nors, viena vertus, draudikas negali reikalauti neatsargaus

apdraustojo grąžinti jam, kaip nukentėjusiajam, išmokėtas sumas, kita vertus, draudikas gali iš tokio apdraustojo išieškoti visas *kitiems* per tą patį eismo įvykį nukentėjusiems asmenims išmokėtas sumas. Tačiau man neatrodo, kad tokia situacija neatitinka direktyvos esmės, ypač atsižvelgiant į tikslą apsaugoti nukentėjusiuosius.

C — Dėl valstybių narių diskrecijos civilinę atsakomybę reglamentuojančių teisės normų srityje

39. Be to, pažymėtina ir tai, kad neseniai priimtais Teisingumo Teismo sprendimais²⁷, kuriais pripažįstamas su transporto priemonėmis susijusią civilinę atsakomybę reglamentuojančių Portugalijos teisės aktų suderinamumas su direktyva, nepaneigiamas mano siūlomas sprendimas. Tam tikrais atvejais Portugalijos civilinės atsakomybės sistemoje yra numatytas leidimas nemokėti jokio žalos atlyginimo per eismo įvykius nukentėjusiems asmenims: taip gali atsitikti ypač tais atvejais, kai nenustatoma transporto priemonių vairuotojų kaltė.

40. Kaip Teisingumo Teismas pažymėjo aptariamuose sprendimuose²⁸, tose bylose buvo

26 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 29 punktas.

27 — Kalbama apie 12 išnašoje nurodytus sprendimus *Carvalho Ferreira Santos ir Ambrósio Lavrador ir kt.*

28 — 12 išnašoje nurodyto Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos* 39 punktą ir 12 išnašoje nurodyto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir kt.* 34 punktą.

sprendžiamas klausimas, ar iš tiesų buvo kilusi civilinė atsakomybė. Todėl sprendžiamas klausimas buvo susijęs su sritimi, kuri iki šios dienos iš esmės tebėra palikta valstybių narių diskrecijai. Šioje byloje, atvirksčiai, kaip esu pastebėjęs, pradedama nagrinėti darant prielaidą, kad atsakomybė kyla ir kad pre-judiciniai klausimai susiję tik su draudikų veiksmais: todėl analizuojama ne civilinės atsakomybės klausimo sritis, o direktyvos reglamentuojama draudikų atliekamą vaidmenį reglamentuojančių teisės normų sritis.

aspektą, susijusį su draudikų ir Jungtinės Karalystės rašytinėse pastabose nurodytu argumentu, kad direktyvos 13 straipsnio 1 dalyje nurodytas „įgaliojimas“ yra įgaliojimas, kurį suteikia ne draudikas, o apdraustasis. Todėl, jų nuomone, draudimo polise išdėstytos sutarties sąlygos, kurios laikomos negaliojančiomis remiantis 13 straipsniu, yra sąlygos, pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama tais atvejais, kai vairuoja savininko neįgaliotas asmuo. Savo ruožtu sąlygos, pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama tais atvejais, kai vairuotojas yra draudiko neįgaliotas asmuo (kaip šioje byloje), tebebūtų taikomos.

41. Be to, taip pat tinkama pažymėti, kad kaip tik minėtuose sprendimuose civilinė atsakomybė netaikoma remiantis kiekvienoje byloje nacionalinių teismų atliktu vertinimu. Šios bylos aplinkybėmis, atvirksčiai, nacionalinės teisės normomis draudikams leidžiama atsisakyti išmokėti žalos atlyginimą apskritai visais atvejais, kai leidžiama vairuoti asmeniui, nenurodytam kaip įgaliotam draudimo polise. Todėl panašu, kad tokio pobūdžio apibendrinta nuostata taip pat prieštarauja (kaip buvo nurodyta) teismų praktikoje įtvirtintai pareigai atlikti vertinimą kiekvienoje byloje²⁹.

43. Mano manymu, tokiam aiškinimui negalima pritarti.

D — Dėl direktyvos 13 straipsnio 1 dalyje nurodyto „įgaliojimo“

42. Prieš baigiant nagrinėti pirmąjį prejudicinį klausimą reikia išanalizuoti paskutinį

44. Pirmiausia, kaip buvo teisingai pastebėta, vairavimas be savininko leidimo paprastai pri-lygsta vagystei, ir direktyvos 13 straipsnyje yra įtvirtinta speciali nuostata, kuria reglamentuojami vagystės atvejai. Konkrečiai kalbant, tais atvejais, kai transporto priemonė pavogta, valstybės narės gali nustatyti, kad nukentėjusiesiems žalą turi atlyginti 10 straipsnyje nurodyta nacionalinė įstaiga, kuri turi užtikrinti žalos, padarytos nenustatytais arba

29 — Žr. šios išvados 36 punktą.

neapdraustomis transporto priemonėmis, atlyginimą, o ne draudikas. Šios su vagyste susijusios specialiosios nuostatos yra pagrindas manyti, kad jeigu teisės aktų leidėjas, rengdamas 13 straipsnio 1 dalies a punktą, turėjo omenyje tik tokį atvejį, jis tai būtų nurodęs aiškiau.

45. Mano nuomone, remiantis teleologiniu direktyvos aiškinimu, atsižvelgiant į tikslą apsaugoti nukentėjusiuosius, nuostata, kurioje įtvirtintas reikalavimas sutarčių nuostatas, pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama dėl „įgaliojimo“ nebuvimo, laikyti negaliojančiomis, turi būti aiškinama plačiai, kaip apimanti visas situacijas, kuriose transporto priemonę vairuojantis asmuo negali to daryti, nes nėra įgaliotas draudiko, transporto priemonės savininko arba apdraustojo. Visais šiais atvejais vis tiek turi būti garantuojama draudimo apsauga, kad būtų apsaugoti nukentėjusieji, ir draudikas iš esmės negali išvengti pareigos atlyginti žalą.

46. Tokio aiškinimo nepaneigia teiginys, kad asmenys gali būti įgalioti „tiesiogiai arba netiesiogiai“. Priešingai nei teigia Jungtinės Karalystės vyriausybė, draudiko, o ne tik apdraustojo suteiktas įgaliojimas gali būti netiesioginis. Nereikėtų pamiršti, kad, kaip buvo

nurodyta, daugelyje valstybių narių draudimo apsauga paprastai taikoma transporto priemonei ir įgalioti vairuotojai nėra nurodomi: tokiu atveju draudikas yra „netiesiogiai“ įgaliojęs visus potencialius transporto priemonės vairuotojus.

47. Taip pat pažymėtina, jog, kaip per teismo posėdį nurodė Komisija, panašu, kad direktyvos 13 straipsnio 1 dalies a–c punktuose pateiktas sąlygų sąrašas yra veikiau pavyzdinis, o ne baigtinis, ypač atsižvelgiant į teismų praktiką, kurioje numatyta, kad nuostatos, kuriomis draudikui tam tikromis aplinkybėmis leidžiama nemokėti žalos atlyginimo, yra nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios turi būti aiškinamos siaurai³⁰. Todėl tai, kad tam tikros sąlygos nėra aiškiai paminėtos 13 straipsnyje, automatiškai nereiškia, kad jos yra suderinamos su direktyva.

E — Išvada dėl pirmojo klausimo

48. Baigdamas nagrinėti pirmąjį prejudicinį klausimą, siūlau Teisingumo Teismui jį atsakyti, jog Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis ir 13 straipsnio 1 dalis turi būti

30 — 14 išnašoje nurodyto Sprendimo *Candolin ir kt.* 19 punktas.

aiškinamos taip, kad jomis draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, remdamasis kuriomis draudikas tokiomis, kaip antai šios bylos, aplinkybėmis gali atsisakyti atlyginti žalą nukentėjusiajam, jeigu šis yra apdraustasis, važiuojęs kaip keleivis savo paties transporto priemone, kurią jis leido vairuoti asmeniui, nenurodžiamam draudimo polise.

iš esmės *visuomet* privalo atlyginti žalą nukentėjusiesiems, išskyrus atvejus, kai taikoma viena iš direktyvoje aiškiai nurodytų išimčių. Kitaip tariant, kalbant apie būtinybę atlyginti žalą nukentėjusiesiems bet kuriuo atveju, net jeigu vienas iš jų yra „neatsargus“ apdraustasis asmuo, apdraustojų psichologinė būklė nėra reikšminga.

IV — Dėl antrojo prejudicinio klausimo

49. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo prašo išaiškinti, ar, norint atsakyti į pirmesnę klausimą, yra svarbi apdraustojų, leidusių vairuoti neįgalotam asmeniui, psichologinė būklė: konkrečiai kalbant, ar turi reikšmės tai, jog apdraustasis žinojo arba nežinojo, kad asmuo, kuriam jis leido vairuoti transporto priemonę, buvo neapdraustas.

50. Kaip jau esu nurodęs, remiantis teismų praktikoje pateiktu direktyvos aiškinimu, ši direktyva grindžiama nuostata, kad draudikas

51. Žinoma, tai jokia būdu netrukdo valstybėms narėms, laikantis pirmą nurodytą apribojimą, atsižvelgti į kiekvieną veiksnių civilinės atsakomybės srityje, pavyzdžiui, nustatant sumą, kurią gali gauti nukentėjusieji, arba jeigu sužalojami tretieji asmenys, nustatant draudiko teisę išieškoti žalos atlyginimą.

52. Todėl siūlau Teisingumo Teismui į antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, jog tai, kad apdraustasis žinojo arba nežinojo, kad asmuo, kuriam jis leido vairuoti transporto priemonę, yra neapdraustas, nekeičia atsakymo į pirmąjį klausimą.

V — Išvada

53. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Court of Appeal* pateiktus klausimus atsakyti taip:

„2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo 12 straipsnio 1 dalis ir 13 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad jomis draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis remdamasis draudikas tokiomis, kaip antai pagrindinės bylos, aplinkybėmis gali atsisakyti atlyginti žalą nukentėjusiajam, jeigu šis yra apdraustasis, važiuojęs kaip keleivis savo paties transporto priemone, kurią jis leido vairuoti asmeniui, nenurodytam draudimo polise.

Norint atsakyti į pirmąjį klausimą, nėra reikšminga tai, kad apdraustasis žinojo arba nežinojo, jog asmuo, kuriam jis leido vairuoti transporto priemonę, buvo neapdraustas.“