



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2012 m. spalio 23 d.*

„Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas — Direktyva 72/166/EEB — 3 straipsnio 1 dalis — Direktyva 84/5/EEB — 2 straipsnio 1 dalis — Direktyva 90/232/EEB — 1 straipsnis — Teisė į motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo mokamą žalos atlyginimą — Apdraustojo asmens civilinė atsakomybė — Nukentėjusiojo prisidėjimas prie patirtos žalos — Teisės į žalos atlyginimą apribojimas“

Byloje C-300/10

dėl *Tribunal da Relação de Guimarães* (Portugalija) 2010 m. balandžio 22 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2010 m. birželio 17 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Vítor Hugo Marques Almeida

prieš

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

Jorge Manuel da Cunha Carvalho,

Paulo Manuel Carvalho,

Fundo de Garantia Automóvel

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kuri sudaro pirmininkas V. Skouris, pirmininko pavaduotojas K. Lenaerts, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, A. Rosas, M. Berger, E. Jarašiūnas, teisėjai E. Juhász, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (pranešėjas), A. Prechal ir C. G. Fernlund,

generalinė advokatė V. Trstenjak,

posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. gegužės 22 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— V. H. Marques Almeida, atstovaujamo *advogada* A. Novo,

— Portugalijos vyriausybės, atstovaujamos L. Inez Fernandes ir S. Nunes de Almeida,

* Proceso kalba: portugalų.

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir F. Wannek,
— Europos Komisijos, atstovaujamos P. Guerra e Andrade, N. Yerrell ir G. Braun,
susipažinęs su 2012 m. liepos 5 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvos 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10; toliau – Pirmoji direktyva) 3 straipsnio 1 dalies, 1983 m. gruodžio 30 d. Antrosios Tarybos direktyvos 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. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 7 t., p. 3; toliau – Antroji direktyva) 2 straipsnio 1 dalies ir 1990 m. gegužės 14 d. Trečiosios Tarybos direktyvos 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 129, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249; toliau – Trečioji direktyva) 1 ir 1a straipsnių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant ginčą tarp V. H. Marques Almeida ir *Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA* (toliau – *Fidelidade-Mundial*), J. M. da Cunha Carvalheira, P. M. Carvalheira bei *Fundo de Garantia Automóvel* siekiant, kad pastarieji motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės pagrindu atlygintų V. H. Marques Almeida per eismo įvykį patirtą žalą.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Pagal Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį:

„1. Kiekviena valstybė narė <...> imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Apdraustosios atsakomybės apimtis, draudimo nuostatos ir sąlygos yra nustatomos remiantis šiomis priemonėmis.“

- 4 Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą, išduotą pagal [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalies reikalavimus, pagal kurias draudiminė apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba jas vairuoja:

- asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgalioti, arba
- asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, suteikiančio teisę vairuoti atitinkamą transporto priemonę, arba
- asmenys, kurie nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų,

taikant [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalį, yra laikomos niekinėmis įvykio metu nukentėjusių trečiųjų šalių reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu.

Tačiau pirmoje pastraipoje [įtraukoje] nurodytos nuostatos [nuostata] ar sąlygos [sąlyga] gali būti taikomos [taikoma] tokių asmenų atžvilgiu, kurie savo noru naudojami žala arba nuostolį padariusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti juos žinojus, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

Valstybės narės gali, atsitikus jų teritorijoje įvykiui, netaikyti pirmosios pastraipos nuostatų tuo atveju, jeigu nukentėjusiajam jo patirtą žalą gali atlyginti socialinės apsaugos įstaiga, ir tokia apimtimi, kokia žalos dalis jam gali būti atlyginta.“

5 Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje numatyta:

„Nepažeidžiant [Antrosios direktyvos] 2 straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos nuostatų, [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams [visų keleivių], išskyrus vairuotoją, [sveikatai] padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo.

<...>“

6 Trečiosios direktyvos 1a straipsnyje, įterptame į pastarąją direktyvą 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičiančia Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu (OL L 149, p. 14), nustatyta:

„[Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalyje nurodytas draudimas apima draudiminę apsaugą žalos asmeniui [asmens sveikatai] ir turtui atveju, jei tą žalą patiria pėstieji, dviratininkai ir kiti nemotorinių transporto priemonių valdytojai, kurie pagal nacionalinę civilinę teisę turi teisę į įvykio, su kuriuo susijusi motorinė transporto priemonė, padarytos žalos atlyginimą. Šis straipsnis nepažeidžia nei nuostatų dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatų dėl žalos dydžio.“

Portugalijos teisė

7 Pagal Portugalijos civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalį:

„Asmuo, faktiškai ar net per įgaliotinį valdantis bet kokią antžeminio transporto priemonę ir ją naudojantis savo interesais, atsako už žalą, atsiradusią dėl transporto priemonės keliamo pavojaus, neatsižvelgiant į tai, ar transporto priemonė dalyvauja eisme.“

8 Šio kodekso 504 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Atsakomybė dėl transporto priemonių padarytos žalos taikoma trečiųjų asmenų ir keleivių naudai.“

9 Pagal minėto kodekso 505 straipsnį:

„Nepažeidžiant 570 straipsnio nuostatų, 503 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė netaikoma, tik jei dėl eismo įvykio kaltas nukentėjusysis ar trečiasis asmuo, arba jei įvykis kilo dėl su transporto priemonės veikimu nesusijusios nenugalimos jėgos.“

10 To paties kodekso 570 straipsnyje numatyta:

„1. Jei nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo, kompetentingas teismas, atsižvelgęs į abiejų šalių kaltės laipsnį ir į kilusias pasekmes, turi nustatyti, ar priteistina visa kompensacija, ji sumažintina ar netaikoma.

2. Nesant priešingų nuostatų, jei atsakomybė grindžiama kaltės prezumpcija, nukentėjusiojo kaltė pašalina pareigą atlyginti žalą.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 11 2004 m. birželio 12 d. transporto priemonė, kurioje kaip keleivis važiavo V.H. Marques Almeida, susidūrė su J. M. da Cunha Carvalheira priklausančia transporto priemone, kurią vairavo P.M. Carvalheira.
- 12 Susidūrimo metu transporto priemonės priekyje kaip keleivis sėdėjęs V.H. Marques Almeida, kuris nebuvo užsisėgęs saugos diržo, trenkėsi į priekinį stiklą ir dėl to patyrė sunkių galvos ir veido sužalojimų.
- 13 Kai įvyko susidūrimas, transporto priemonės, kurioje važiavo V.H. Marques Almeida, savininkas draudimo sutartį, apimančią šios transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę, buvo sudaręs su *Fidelidade-Mundial*. Tačiau šią atsakomybę apimanti draudimo sutartis dėl J. M. da Cunha Carvalheira priklausančios transporto priemonės nebuvo sudaryta.
- 14 Po šio eismo įvykio V.H. Marques Almeida pateikė ieškinį kompetentingam Portugalijos teismui, reikalaudamas įpareigoti *Fidelidade-Mundial*, J. M. da Cunha Carvalheira ir P.M. Carvalheira bei *Fundo de Garantia Automóvel* solidariai sumokėti 65 000 eurų sumą kaip žalos, kurią jis patyrė dėl eismo įvykio, atlyginimą ir sumą, mokėtiną dėl jam galbūt prireiksiančių chirurginių operacijų.
- 15 Šis ieškinys buvo atmestas remiantis Portugalijos civilinio kodekso 570 straipsniu motyvuojant tuo, kad V.H. Marques Almeida žalą patyrė dėl savo kaltės, t. y. dėl to, kad neužsisėgė saugos diržo, ir taip pažeidė Portugalijos kelių eismo kodekso 82 straipsnio 1 dalį.
- 16 Dėl šio sprendimo V.H. Marques Almeida pateikė apeliacinį skundą *Tribunal da Relação de Guimarães*.
- 17 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal nusistovėjusią nacionalinių teismų praktiką, kurią taikė pirmosios instancijos teismas, jeigu per eismo įvykį nukentėjęs asmuo yra atsakingas už jo patirtos žalos atsiradimą, pagal Portugalijos civilinio kodekso 505 ir 570 straipsnius netaikoma atitinkamą transporto priemonę faktiškai valdžiusio asmens objektyvioji atsakomybė, numatyta šio kodekso 503 straipsnio 1 dalyje.
- 18 Tai reikštų, kad tokiomis kaip pagrindinės bylos aplinkybėmis, kai neįrodyta susidūrusių motorinių transporto priemonių vairuotojų kaltė, bet įrodyta, kad nukentėjęs keleivis pats kaltas dėl jo patirtos žalos, tokiam keleiviui žala negali būti atlyginama taikant Portugalijos civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalyje numatytą objektyviąją atsakomybę.
- 19 Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs mano, kad iš Teisingumo Teismo praktikos, ypač 2005 m. birželio 30 d. Sprendimo *Candolin ir kt.* (C-537/03, Rink. p. I-5745) ir 2007 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Farrell* (C-356/05, Rink. p. I-3067), matyti, jog pastarasis teismas siekia ypač apsaugoti eismo įvykį patyrusių transporto priemonių keleivius. Dėl to Teisingumo Teismas pripažino

netaikytinomis teisės aktuose ir sutartyse numatytas nuostatas, pagal kurias valstybėje narėje tam tikromis aplinkybėmis netaikoma pareiga atlyginti šių keleivių patirtą žalą, taip pažeidžiant Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų nuostatas.

- 20 Atsižvelgdamas į šią Teisingumo Teismo praktiką, *Tribunal da Relação de Guimarães* abejoja dėl pagrindinėje byloje taikomos civilinės atsakomybės sistemos suderinamumo su atitinkamomis Sąjungos teisės aktų nuostatomis.
- 21 Šiomis aplinkybėmis *Tribunal da Relação de Guimarães* nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalies, [Antrosios direktyvos] 2 straipsnio 1 dalies ir [Trečiosios direktyvos] 1 ir 1a straipsnių nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas draudžiama nacionalinėje civilinėje teisėje, konkrečiai kalbant, Civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalyje, 504, 505 ir 570 straipsniuose, nustatyti, kad dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio nekaltas nė vienas vairuotojas ir dėl kurio padaroma žala vienos tų transporto priemonių keleivio (žalą atlyginti prašantis asmuo) sveikatai, atveju atsisakoma atlyginti pastarojo patirtą žalą arba apribojamas jam išmokėtino žalos atlyginimo dydis remiantis tuo, kad minėtas keleivis savo veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo, nes būdamas automobilyje ir sėdėdamas keleivio sėdynėje šalia vairuotojo neužsisegė saugos diržo, kaip to reikalaujama pagal nacionalinės teisės aktus:

- nors buvo nustatyta, kad susidūrus dviem transporto priemonėms dėl šio susidūrimo ir dėl to, kad nebuvo užsisegęs saugos diržo, keleivis smarkiai trenkėsi galva į priekinį stiklą, jį sudaužė ir dėl to patyrė sunkių galvos ir veido sužalojimų,
- ir atsižvelgiant į tai, kad dėl to, jog viena kelių eismo įvykyje dalyvavusi transporto priemonė žalos atsiradimo metu nebuvo apdrausta jokioje draudimo bendrovėje, kaip atsakovai ieškinyje nurodomi ne tik kitos transporto priemonės draudikas, bet ir neapdraustos transporto priemonės savininkas ir jos vairuotojas bei *Fundo de Garantia Automóvel*, kurie, jei būtų nustatyta objektyvioji atsakomybė, galėtų solidariai atlyginti žalą?“

Dėl prejudicinio klausimo

Pirminės pastabos

- 22 Visų pirma reikia konstatuoti, kad, kaip teisingai nurodė Vokietijos vyriausybė, Trečiosios direktyvos, iš dalies pakeistos Direktyva 2005/14, 1a straipsnis pagrindinės bylos aplinkybėms netaikomas nei *ratione materiale*, nei *ratione temporis*. Pirma, šioje nuostatoje numatyta tik teisė į žalą, kurią patyrė pėstieji, dviratininkai ir kiti nemotorinių transporto priemonių valdytojai, atlyginimą. Tačiau tuo metu, kai įvyko susidūrimas, dėl kurio V.H. Marques Almeida patyrė žalą, jis buvo motorinės transporto priemonės keleivis.
- 23 Antra, minėta nuostata į Trečiąją direktyvą buvo įterpta Direktyva 2005/14, kurios 7 straipsnyje nustatyta, kad ši įsigalioja jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną, t. y. 2005 m. birželio 11 d., o jos 6 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad į nacionalinę teisę ji turėjo būti perkelta ne vėliau kaip iki 2007 m. birželio 11 d. Tačiau eismo įvykis, dėl kurio kilo ginčas pagrindinėje byloje, įvyko 2004 m. birželio 12 d.
- 24 Todėl reikia pripažinti, kad prejudicinis klausimas susijęs tik Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnio išaiškinimu.

Dėl pateikto klausimo

- 25 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad pagal juos draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriose dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio vienos iš šių transporto priemonių keleivis patyrė kūno sužalojimų ir dėl kurio nekaltas nė vienas šių transporto priemonių vairuotojas, atveju numatyta galimybė apriboti apdraustųjų asmenų civilinę atsakomybę arba jos netaikyti, vadinasi, apriboti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo mokamą šio keleivio patirtos žalos atlyginimą arba jo netaikyti, remiantis vien tuo, kad keleivis prisidėjo prie šios žalos atsiradimo.
- 26 Šiuo klausimu reikėtų priminti, jog iš Pirmosios ir Antrosios direktyvų preambulių matyti, kad jomis siekiama, pirma, užtikrinti laisvą ir transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra Sąjungos teritorijoje, ir jose esančių asmenų judėjimą ir, antra, garantuoti, kad nukentėjusieji per šių transporto priemonių sukeltus eismo įvykius būtų vertinami vienodai, neatsižvelgiant į konkrečią Sąjungos teritorijos vietą, kur įvyko eismo įvykis (1996 m. kovo 28 d. Sprendimo *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, Rink. p. I-1829, 13 punktas; 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Rink. p. I-6711, 24 punktas; 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos*, C-484/09, Rink. p. I-1821, 24 punktas ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio*, C-409/09, Rink. p. I-4955, 23 punktas).
- 27 Todėl Pirmąją direktyvą, patikslinta ir papildyta Antrąja ir Trečiąja direktyvomis, valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad motorinių transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta, ir, be kita ko, patikslinamos žalos rūšys ir tretieji žalą patyrę asmenys, kuriuos šis draudimas turi apimti (žr. minėtų sprendimų *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 27 punktą; *Carvalho Ferreira Santos* 27 punktą ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 24 punktą).
- 28 Tačiau reikia priminti, jog pareiga, kad civilinės atsakomybės draudimas apimtų tretiesiems asmenims motorinėmis transporto priemonėmis padarytą žalą, nėra tas pats, kas šios žalos atlyginimo remiantis apdraustojo asmens civiline atsakomybe apimtis. Pirmoji apibrėžiama ir garantuojama Sąjungos teisės aktais, o antroji iš esmės reglamentuojama nacionaline teise (minėtų sprendimų *Carvalho Ferreira Santos* 31 punktas ir jame nurodyta teismo praktika bei *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 25 punktas).
- 29 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog iš Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų tikslo ir iš jų teksto matyti, kad jomis nesiekama suderinti valstybių narių civilinės atsakomybės sistemų ir kad dabar galiojančioje Sąjungos teisėje valstybėms narėms palikta laisvė nustatyti transporto priemonių eismo įvykiams taikomą civilinės atsakomybės sistemą (minėtų sprendimų *Carvalho Ferreira Santos* 32 punktas ir jame nurodyta teismo praktika bei *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 26 punktas).
- 30 Tačiau valstybės narės privalo užtikrinti, kad pagal jų nacionalinę teisę taikytina motorinių transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta laikantis minėtų trijų direktyvų nuostatų (minėtų sprendimų *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 29 punktas; *Farrell* 33 punktas; *Carvalho Ferreira Santos* 34 punktas ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 27 punktas).
- 31 Iš Teisingumo Teismo praktikos taip pat matyti, kad valstybės narės turi įgyvendinti savo kompetenciją šioje srityje laikydamosi Sąjungos teisės, o nacionalinės teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios per transporto priemonių eismo įvykius patirtos žalos atlyginimą, negali panaikinti Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų veiksmingumo (minėto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 28 punktas).

- 32 Teisingumo Teismas pažymėjo, kad minėtos direktyvos netektų jų veiksmingumo, jei bendrais ir abstrakčiais kriterijais remiantis apibrėžtu nacionalinės teisės aktu dėl nukentėjusiojo prisidėjimo prie žalos atsiradimo iš jo būtų atimta teisė į motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo mokamą žalos atlyginimą arba tokia teisė būtų neproporcingai apribota. Todėl ši teisė gali būti apribota tik esant išimtinėms aplinkybėms ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį atskirai (minėto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 29 punktą).
- 33 Taigi Teisingumo Teismas nusprendė, kad Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalimi ir Trečiosios direktyvos 1 straipsniu draudžiami nacionalinės teisės aktai, kuriais leidžiama vien dėl keleivio prisidėjimo prie jo patirtos žalos atsiradimo nesuteikti pastarajam teisės į motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo mokamą žalos atlyginimą arba ją neproporcingai apriboti (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Candolin ir kt.* 35 punktą ir *Farrell* 35 punktą).
- 34 Tačiau reikia pažymėti, pirma, kad, skirtingai nuo aplinkybių, dėl kurių priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* ir *Farrell*, nukentėjusiųjų nuo kelių eismo įvykio teisei į patirtos žalos atlyginimą turi įtakos ne motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugos apribojimas draudimo teisės nuostatomis, bet, kaip ginčų, dėl kurių buvo priimti minėti sprendimai *Carvalho Ferreira Santos* bei *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio*, atveju, nacionalinė civilinės atsakomybės kelių eismo įvykių srityje sistema.
- 35 Iš tikrųjų pagrindinėje byloje nagrinėjamos nacionalinės teisės nuostatomis siekiama tik nustatyti nukentėjusiojo teisę į žalos atlyginimą remiantis apdraustojo asmens civiline atsakomybe ir galimą tokios teisės apimtį. Tačiau jos nėra tokios, kad jomis būtų ribojama civilinės atsakomybės draudimo apsauga, kuri užtikrinama apdraustajam asmeniui.
- 36 Antra, iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad Portugalijos civilinio kodekso 503 ir 504 straipsniais kelių eismo įvykio atveju įtvirtinama objektyvioji atsakomybė, tačiau, nepažeidžiant šio kodekso 570 straipsnio, 503 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą, remiantis šio kodekso 505 straipsniu, netaikoma, tik jei dėl eismo įvykio kaltas nukentėjusysis ar trečiasis asmuo arba jis įvyko dėl *force majeure*. Portugalijos civilinio kodekso 570 straipsnio 1 dalyje patikslinama, kad jei nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo, atsižvelgiant į kompetentingo teismo atliktą šių kaltų veiksmų sunkumo ir jų pasekmių vertinimą, jis gali netekti viso ar dalies žalos atlyginimo (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 32 punktą).
- 37 Bylose, kuriose priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* bei *Farrell*, buvo nagrinėjamos kitos teisinės aplinkybės, o šiomis nacionalinės teisės nuostatomis, kai nukentėjusysis per eismo įvykį (nagrinėjamu atveju – tokiam eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės keleivis) prisidėjo prie jo patirtos žalos atsiradimo, savaime nepanaikinama arba neproporcingai neapribojama šio nukentėjusiojo teisė į kelių eismo įvykyje dalyvavusios motorinės transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės privalomojo draudimo mokamą žalos atlyginimą (žr. minėtų sprendimų *Carvalho Ferreira Santos* 43 punktą ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 34 punktą).
- 38 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, reikia konstatuoti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamos teisės normos neturi įtakos Sąjungos teisėje numatyti garantijai, kad motorinių transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė, apibrėžta pagal taikytiną nacionalinę teisę, būtų apdrausta laikantis Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų nuostatų (žr. minėtų sprendimų *Carvalho Ferreira Santos* 44 punktą ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* 34 punktą).
- 39 Iš to išplaukia, kad į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip: tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios pagrindinėje byloje, Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad pagal juos nedraudžiamos

nacionalinės teisės nuostatos, kuriose dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio vienos iš šių transporto priemonių keleivio sveikatai padaryta žala ir dėl kurio nekaltas nė vienas šių transporto priemonių vairuotojas, atveju numatyta galimybė apriboti apdraustųjų asmenų civilinę atsakomybę arba jos netaikyti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 40 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

Tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamosios pagrindinėje byloje, 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo 3 straipsnio 1 dalis, 1983 m. gruodžio 30 d. Antrosios Tarybos direktyvos 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo 2 straipsnio 1 dalis ir 1990 m. gegužės 14 d. Trečiosios Tarybos direktyvos 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad pagal juos nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriose dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio vienos iš šių transporto priemonių keleivio sveikatai padaryta žala ir dėl kurio nekaltas nė vienas šių transporto priemonių vairuotojas, atveju numatyta galimybė apriboti apdraustųjų asmenų civilinę atsakomybę arba jos netaikyti.

Parašai.