GENERALINĖS ADVOKATĖS
VERICA TRSTENJAK IŠVADA,
pateikta 2012 m. liepos 5 d.[1]

Byla C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
prieš
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalija) pateiktas prašymaspriimti prejudicinį sprendimą)

„Direktyvos 72/166/EEB, 84/5/EEB ir 90/232/EEB — Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas — Dviejų transporto priemonių susidūrimas, kai nekaltas nė vienas vairuotojas — Vienoje iš motorinių transporto priemonių važiavęs keleivis, prisidėjęs prie žalos jam pačiam atsiradimo — Atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą — Teisės į žalos atlyginimą nesuteikimas arba apribojimas“

I – Įvadas

1. Idėja apie žalos atlyginimą kyla iš teisingumo siekimo, kuris jau senovės Graikijos filosofijoje laikytas siektinu idealu. Pavyzdžiui, Platonas[2] svarstė apie visos padarytos žalos atlyginimą platesne prasme, nei numato baudžiamoji teisė. Antikos filosofijoje buvo žinomi ne tik įvairūs atsakomybės priskyrimo laipsniai, bet ir galimybė atleisti nuo atsakomybės, kai buvo matyti, jog bet kuriuo atveju atsakomybė už žalą negali būti priskiriama tik žalą padariusiam asmeniui, pavyzdžiui, dėl to, kad prie žalos padarymo prisidėjo žalą patyręs asmuo. Daugiausia Antifono[3] kurta koncepcija Romos ir vėliau moderniojoje Europos teisės istorijoje išsivystė į tai, kas šiais laikais daugelio valstybių narių civilinės teisės sistemose bendrai yra žinoma kaip „paties nukentėjusiojo kaltė“[4]. Teisingumo Teismas šioje byloje turės atsakyti į klausimą, ar ši koncepcija, žinoma ir Portugalijos civilinės atsakomybės teisėje, yra suderinama su Sąjungos teisės nuostatomis, reglamentuojančiomis motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą.

1 — Originalo kalba: slovėnų.
Proceso kalba: portugalų.

2 — Platonas (senovės graikų k.: *Πλάτων*; maždaug 427/428–347/348 pr. Kr.) išdėstė savo idėjas apie žalos atlyginimą veikale „*Νόμοι*“ (Įstatymai).

3 — Yra išlikę daug Antifono (senovės graikų k.: Ἀντιφών, maždaug 480–411 pr. Kr.) gynybinių kalbų, skirtų teismo procesams. Be to, yra išlikusios trys vadinamosios tetralogijos, t. y. glaustai dviejose kaltinamosiose ir dviejose gynybinėse kalbose aprašyti fiktyvūs teismo procesai. Šiose tetralogijose taip pat nagrinėjamas žalos dėl savo kaltės patyrimo aspektas.

4 — Šiuo klausimu žr. H. Barta „Die Entstehung der Rechtskategorie „Zufall“ – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung“, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte*, Heinz Barta, Theo Mayer-Maly ir Fritz Raber (leid.) ir Platonas „Werke – Übersetzung und Kommentar“, Ernst Heitsch, Carl Werner Müller ir Kurt Sier (leid.), Getingenas, 2011.

2. *Tribunal da Relação de Guimarães* (toliau – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas) pagal SESV 267 straipsnį pateiktame prašyme priimti prejudicinį sprendimą iškėlė Teisingumo Teismui klausimą dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje išleistų valstybių narių teisės aktus derinančių direktyvų 72/166/EEB[5], 84/5/EEB[6] ir 90/232/EEB[7] išaiškinimo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pagal šių direktyvų nuostatas draudžiama nacionalinėje civilinėje teisėje numatyti civilinės atsakomybės taisykles, kurios, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes, leidžia teismui, turinčiam priimti sprendimą dėl reikalavimų atlyginti žalą, atsiradusią per eismo įvykį, apriboti reikalavimus dėl žalos atlyginimo arba netgi jų nepripažinti, jeigu nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo.

3. Šis klausimas kyla nagrinėjant ginčą dėl vieno per kelių eismo įvykį nukentėjusio asmens, kelių eismo įvykio metu kaip keleivio važiavusio vienoje iš eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių, reikalavimo atlyginti patirtą žalą. Nukentėjusysis, kuris pažeisdamas taisykles nebuvo užsisegęs saugos diržo[8], patyrė sunkių kūno sužalojimų. Pirmosios instancijos teismas, remdamasis minėtomis civilinėje teisėje įtvirtintomis civilinės atsakomybės taisyklėmis, atmetė po šio eismo įvykio pareikštą ieškinį dėl žalos atlyginimo abiejų transporto priemonių vairuotojams, transporto priemonės, kurioje jis važiavo kaip keleivis, draudikui bei garantijų fondui, motyvuodamas tuo, kad nukentėjusysis žalą patyrė dėl savo kaltės, nes nepaisė teisės aktuose įtvirtinto reikalavimo būti užsisegusiam saugos diržą.

4. Ši byla yra viena iš daugelio, kuriose Portugalijos teismai pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą ir kuriose iš esmės keliamas klausimas dėl nacionalinės teisės nuostatų dėl civilinės atsakomybės kelių eismo įvykių metu suderinamumo su Sąjungos teise, konkrečiau kalbant, su direktyvomis, suderinančiomis motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo nuostatas. Atsižvelgiant į tai, kad pastaruoju metu Teisingumo Teismas šiuo klausimu priėmė kelis sprendimus, kuriuose į šį klausimą buvo atsakyta teigiamai ir iš kurių reikšmingi yra 2011 m. kovo 17 d. Sprendimas *Carvalho Ferreira Santos* [9] ir 2011 m. birželio 9 d. Sprendimas *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* [10], ši byla suteikia galimybę minėtą teismo praktiką įtvirtinti Teisingumo Teismo didžiosios kolegijos sprendimu ir taip suteikti jai solidesnį pagrindą arba prireikus ją patikslinti.

5 — 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10, toliau – Pirmoji direktyva).

6 — 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, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 7 t., p. 3, toliau – Antroji direktyva).

7 — 1990 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, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249, toliau – Trečioji direktyva).

8 — Iš vieno Komisijos užsakymu parengto tyrimo matyti, kad po pažeidimų, susijusių su greičio viršijimu ir vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, važiavimas neužsisegus saugos diržo yra dažniausia mirties kelių eismo įvykių metu priežastis. Komisija daro išvadą, kad, sugriežtinus priemones dėl saugos diržų naudojimo Europos Sąjungoje, per metus būtų galima išgelbėti iki 7 300 žmonių gyvybių (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151). 2001 m. rugsėjo 12 d. Baltojoje knygoje dėl Europos kelių eismo politikos (COM(2001) 370 galutinis) Komisija pasiūlė Europos Sąjungai užsibrėžti tikslą iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų per kelių eismo nelaimes skaičių. Vykdant šią veiksmų programą buvo parengta nemažai įstatymų projektų. Ši veiksmų programa apima direktyvas, reglamentuojančias saugos diržų įrengimą motorinėse transporto priemonėse, ir direktyvas, pagal kurias prievolė būti užsisegusiam saugos diržus buvo išplėsta visų kategorijų motorinėms transporto priemonėms bei visoms jose įrengtoms sėdynėms. Reikalavimas dėl saugos diržų naudojimo iš pradžių buvo nustatytas 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyvoje 91/671/EEB (OL L 373, p. 26; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 353), iš dalies pakeistoje 2003 m. balandžio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/20/EB (OL L 115, p. 63; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 277). Iš pradžių šis reikalavimas dėl saugos diržų naudojimo galiojo tik mažiau nei 3,5 tonas sveriančiose motorinėse transporto priemonėse, kuriose buvo įrengti saugos diržai, o tam tikrose kitose motorinėse transporto priemonėse (lengvuosiuose automobiliuose, mažos keliamosios galios krovininėse transporto priemonėse) reikalavimo būti užsisegusiam saugos diržą, kai sėdima ant galinių sėdynių, nebuvo. Nuo 2006 m. visose motorinėse transporto priemonėse privaloma užsisegti saugos diržą.

9 — 2011 m. kovo 17 d. sprendimas (C-484/09, Rink. p. I-1821).

10 — 2011 m. birželio 9 d. sprendimas (C-409/09, Rink. p. I-4955).

II – Teisinis pagrindas

A – *Sąjungos teisė*

5. Nuo 1972 m. Sąjungos teisės aktų leidėjas pradėjo direktyvomis derinti valstybių narių teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo [11].

6. Pirmąja direktyva numatoma visose valstybėse narėse panaikinti žaliosios kortos tikrinimą pasienyje ir nustatyti civilinės atsakomybės draudimą, kuriuo būtų kompensuojama Bendrijos teritorijoje padaryta žala.

7. Laikantis principo, kad eismo įvykių aukos žalos atlyginimą turėtų gauti iš mokaus skolininko, jei nustatoma jo atsakomybė, Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„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.“

8. Be to, Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 2 dalimi, be kita ko, nustatyta:

„Kiekviena valstybė narė imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad draudimo sutartis taip pat garantuotų apsaugą:

— pagal kitose valstybėse narėse galiojančius teisės aktus – tų valstybių teritorijoje patirtų nuostolių arba žalos atveju, <...>“

9. Antrąja direktyva Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo suderinti įvairius šio privalomojo draudimo turinio aspektus, kad eismo įvykių aukoms būtų suteikta minimali apsauga ir sumažėtų Sąjungoje egzistuojantys šiuo draudimu užtikrinamos apsaugos apimties skirtumai.

10. Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Kiekviena valstybė narė imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą, išduotą pagal Direktyvos 72/166/EEB 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 Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalį, yra laikomos niekinėmis įvykio metu žalą patyrusių trečiųjų šalių reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu.

11 — Dėl suderinimo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje istorijos žr. mano 2010 m. gruodžio 7 d. išvados byloje *Carvalho Ferreira Santos* (sprendimas minėtas 9 išnašoje) 45 ir paskesnius punktus; taip pat F. Reichert-Facilidades „Europäisches Versicherungsvertragsrecht?“, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag*, Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt ir Hein Kötz (leid.), Tiubingenas, 1998, p. 127 ir U. Lemor *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung*, Hans Feyock, Peter Jacobsen ir Ulf Lemor (leid.), 3-iasis leidimas, Miunchenas, 2009, 1. dalis, 5 punktas.

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

11. Trečioji direktyva buvo priimta siekiant paaiškinti kelias nuostatas, susijusias su civilinės atsakomybės draudimu, nes vis dar buvo daug draudiminės apsaugos apimties skirtumų.

12. Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje nustatyta:

„Nepažeidžiant Direktyvos 84/5/EEB 2 straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos nuostatų, Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams [visų keleivių], išskyrus vairuotoją, [sveikatai] padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo.“

13. Šios direktyvos 1a straipsnio tekstas yra toks:

„Direktyvos 72/166/EEB 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.“

14. 2009 m. spalio 8 d. įsigaliojusia 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo [12] minėtos direktyvos konsoliduojamos, todėl jos nebegalioja. Kadangi įvykiai, dėl kurių iškelta pagrindinė byla, atsitiko kur kas anksčiau, negu įsigaliojo Direktyva 2009/103, pagrindinėje byloje yra taikomos tik ankstesnės direktyvos.

15. Direktyvos 2009/103 12 straipsnyje nustatyta:

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

<…>

3. 3 straipsnyje nurodytas draudimas apima draudimo 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 dėl įvykio, susijusio su motorine transporto priemone, turi teisę į padarytos žalos atlyginimą. <...>“

B – *Nacionalinė teisė*

16. Pagrindinei bylai reikšmingos Portugalijos *Código Civil* (Civilinio kodekso) nuostatos yra šios:

17. 503 straipsnio 1 dalis: „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.“

12 — OL L 263, p. 11.

18. 504 straipsnio 1 dalis: „Atsakomybė dėl transporto priemonių padarytos žalos taikoma trečiųjų asmenų ir keleivių naudai.“

19. *Código Civil* 505 straipsnyje „Atsakomybės netaikymas“ numatyta: „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 nenusijusios nenugalimos jėgos“.

20. *Código Civil* 570 straipsnyje „Nukentėjusiojo kaltė“ 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.“

III – Faktinės aplinkybės, pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

21. 2004 m. birželio 12 d. vietinės reikšmės kelyje susidūrė dvi motorinės transporto priemonės. Viena iš šių motorinių transporto priemonių nebuvo apdrausta. V. H. Marques Almeida važiavo kaip keleivis vienoje iš motorinių transporto priemonių. Per kelių eismo įvykį jis trenkėsi galva į priekinį stiklą. Šis sudužo ir V. H. Marques Almeida patyrė sunkių galvos ir veido sužalojimų.

22. V. H. Marques Almeida prašė kompetentingo pirmosios instancijos civilinių bylų teismo įpareigoti atsakovais esančius vieno automobilio valdytojo motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo bendrovę, neapdraustojo automobilio vairuotoją ir savininką bei *Fundo de Garantia Automóvel* (toliau – garantijų fondas) atlyginti patirtus nuostolius. Ieškinį teismas atmetė motyvuodamas tuo, kad nė vienas iš vairuotojų nebuvo pripažintas kaltu dėl įvykusio kelių eismo įvykio. Teismas priėmė sprendimą atsakovų naudai, nes manė, kad V. H. Marques Almeida patyrė žalą dėl savo paties kaltės, kadangi, pažeisdamas *Codigo da Estrada* (Kelių eismo taisyklės) 82 straipsnio 1 dalį, nebuvo užsisegęs saugos diržo. Pirmosios instancijos teismo nuomone, pagal *Código Civil* 505 straipsnį pareiga atlyginti žalą netaikoma.

23. V. H. Marques Almeida pateikė apeliacinį skundą dėl šio sprendimo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, turintis priimti sprendimą dėl skundo, abejoja, ar civilinę atsakomybę reglamentuojančios Portugalijos taisyklės atitinka Sąjungos teisę, nes šiose taisyklėse numatytas žalą patyrusio asmens reikalavimo atlyginti žalą sumažinimas arba netgi panaikinimas, jeigu šis asmuo savo veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šioje situacijoje remiasi Teisingumo Teismo sprendimu byloje *Farrell* [13], kuriame Teisingumo Teismas išaiškino, jog „atlygintinos žalos dydis gali būti sumažinamas tik esant išimtinėms aplinkybėms ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį atskirai bei laikantis Bendrijos teisės“ [14].

24. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad reikšmingų direktyvų nuostatų dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo išaiškinimas yra būtinas. Todėl jis nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti šį prejudicinį klausimą:

„1. Ar Pirmosios direktyvos (72/166/EEB) 3 straipsnio 1 dalies, Antrosios direktyvos (84/5/EEB) 2 straipsnio 1 dalies ir Trečiosios direktyvos (90/232/EEB) 1 ir 1a straipsnių nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas draudžiama nacionalinėje civilinėje teisėje, konkrečiai kalbant,

13 — 2007 m. balandžio 19 d. Sprendimas *Farrell* (C-356/05, Rink. p. I-3067).

14 — Ten pat, 35 punktas.

Código Civil 503 straipsnio 1 dalyje, 504, 505 ir 570 straipsniuose, nustatyti, kad dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio nekaltas nė vienas vairuotojas ir dėl kurio atsiranda žala vienos tų transporto priemonių keleivio sveikatai (žalą atlyginti prašantis asmuo), 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?

2. Buvo nustatyta, kad susidūrus dviem transporto priemonėms keleivis smarkiai trenkėsi galva į priekinį stiklą, jį sudaužė ir dėl to patyrė sunkių galvos ir veido sužalojimų, nes nebuvo užsisegęs saugos diržo.

3. Taip pat reikia atsižvelgti 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.“

IV – Procesas Teisingumo Teisme

25. 2010 m. balandžio 22 d. nutartis dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismo kanceliarijoje gauta 2010 m. birželio 17 d.

26. Rašytines pastabas per Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje numatytą terminą pateikė V. H. Marques Almeida, Portugalijos ir Vokietijos vyriausybės bei Europos Komisija.

27. 2012 m. gegužės 22 d. teismo posėdyje dalyvavo ir žodines pastabas pateikė Portugalijos ir Vokietijos vyriausybių bei Komisijos atstovai.

V – Pagrindiniai šalių argumentai

28. *V. H. Marques Almeida* mano, kad aptariamomis direktyvomis draudžiama nacionalinė nuostata, leidžianti netenkinti arba apriboti žalą patyrusio asmens reikalavimą atlyginti patirtą žalą. Jis šiuo atveju nurodo Teisingumo Teismo praktiką, kuria siekiama užtikrinti veiksmingą transporto priemonių keleivių saugumą. Jis taip pat remiasi aptariamų direktyvų tikslu, t. y. pasak jo, užtikrinti, kad būtų suderinta valstybių narių teisė ir kelių eismo įvykių aukoms atlyginta patirta žala. Jo manymu, ginčijamos nacionalinės teisės nuostatos yra nesuderinamos su Sąjungos teise, nes jomis apribojama teisė į žalos atlyginimą.

29. Be to, V. H. Marques Almeida tvirtina, kad neprisidėjo prie eismo įvykio. Nepaisant to, taip pat, pasak jo, nėra įrodyta, kad jis būtų išvengęs patirtų sužalojimų, jeigu būtų užsisegęs saugos diržą. Jis atkreipia dėmesį į aplinkybę, kad kito kelių eismo įvykyje dalyvavusio automobilio vairuotojas nepatyrė sužalojimų, nors nebuvo užsisegęs saugos diržo. Tokiomis aplinkybėmis jo patirti sužalojimai negali būti laikomi patirtais dėl jo paties kaltės. Todėl nėra pagrindo netenkinti jo reikalavimo atlyginti patirtą žalą.

30. Tačiau ir *Portugalijos*, ir *Vokietijos vyriausybės* bei *Komisija* mano, kad aptariamomis direktyvomis nedraudžiama tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje. Grįsdamos jos argumentuoja, kad aptariamomis direktyvomis, sprendžiant iš jų teksto ir reguliavimo tikslo, nesiekiama suderinti nacionalinės teisės nuostatų dėl civilinės atsakomybės. Viena vertus, šiomis direktyvomis siekiama skatinti laisvą transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra Sąjungos

teritorijoje, ir jomis važiuojančių asmenų judėjimą. Kita vertus, turi būti užtikrinamas vienodas požiūris į nukentėjusiuosius visoje Sąjungoje. Šiuo tikslu direktyvose nustatyta, kad transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra vienos iš valstybių narių teritorijoje, civilinė atsakomybė turi būti apdrausta. Šiomis direktyvomis nustatyta, kokia žala ir kokie nukentėjusieji turi būti draudžiami šiuo draudimu.

31. Tačiau ši teisės norma dėl draudimo apimties skiriasi nuo pareigos atlyginti nuostolius, kuri apdraustajam asmeniui taikoma pagal nacionalinės teisės nuostatas dėl civilinės atsakomybės nukentėjusiojo asmens atžvilgiu. Tai priklauso valstybių narių reguliavimo kompetencijai. Atitinkamai vien iš nacionalinės teisės nuostatų dėl civilinės atsakomybės galima nustatyti, ar žalą patyrusio asmens reikalavimas atlyginti patirtą žalą gali būti netenkinamas arba apribojamas dėl to, kad nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo. Teisingumo Teismas tai jau patvirtino sprendimuose *Carvalho Ferreira Santos*[15] ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio*[16]. Portugalijos ir Vokietijos vyriausybės bei Komisija mano, kad faktinės bylos aplinkybės nagrinėjamoje byloje yra beveik lygiai tokios pačios kaip ir minėtose bylose. Tačiau pagrindinės bylos faktinės aplinkybės skiriasi nuo buvusių bylose *Farrell* [17] ir *Candolin ir kt.*[18], nes draudimo pareiga atlyginti žalą apribota civilinę atsakomybę reglamentuojančiuose nacionalinės teisės aktuose, o ne civilinės atsakomybės draudimo teisės aktuose, kaip yra tose bylose. Į tai atsižvelgdamos Portugalijos ir Vokietijos vyriausybės bei Komisija nemato jokios priežasties nukrypti nuo teismo praktikoje suformuluotų principų, kuriuos Teisingumo Teismas suformulavo sprendimuose *Carvalho Ferreira Santos* bei *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio.*

VI – Teisinis vertinimas

A – *Pirminės pastabos*

32. Kaip jau minėta, šioje byloje keliami klausimai suteikia Teisingumo Teismui galimybę dar kartą pareikšti poziciją dėl santykio tarp abiejų esminių teisės sričių, reglamentuojančių žalą kelių eismo įvykiuose patyrusių asmenų reikalavimus atlyginti patirtą žalą – motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės teisės ir nacionalinės teisės nuostatų dėl civilinės atsakomybės, įvykus kelių eismo įvykiams. Išnagrinėti sąlyčio taškus tarp šių teisės sričių atrodo būtina, juo labiau negalima atmesti galimybės, kad reikalavimai, kurie buvo keliami Sąjungos teisės suderintoje motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje, atsižvelgiant į aplinkybes, daro įtaką valstybių narių teisės nuostatoms dėl civilinės atsakomybės. Šis klausimas tampa svarbus tada, kai, kaip nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra tikimybė, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslai, kurių buvo siekiama išleidžiant direktyvas dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo, nebus pasiekti, todėl būtina atskira šio klausimo analizė. Esminis šioje byloje keliamas klausimas yra tai, ar šiais Sąjungos teisės reikalavimais draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias netenkinamas arba apribojamas nukentėjusio keleivio reikalavimas atlyginti žalą dviejų transporto priemonių susidūrimo atveju, kai dėl kelių eismo įvykio nekaltas nė vienas vairuotojas, jeigu nustatyta, kad keleivis prisidėjo prie žalos sau atsiradimo.

15 — Minėtas 9 išnašoje.

16 — Minėtas 10 išnašoje.

17 — 13 išnašoje minėtas sprendimas.

18 — 2005 m. birželio 30 d. sprendimas (C-537/03, Rink. p. I-5745).

33. Vertindamas šį teisinį klausimą Teisingumo Teismas turės išnagrinėti, ar jo teismo praktika šioje srityje gali būti perkelta ir taikoma pagrindinėje byloje, ar galbūt turi būti patikslinta. Siekdama Teisingumo Teismui suteikti naudingą sprendimo pagrindą, savo analizę padalysiu į tris dalis: pirmiausia pateiksiu trumpą teismo praktikos apžvalgą, kurioje bendrais bruožais išdėstysiu problematiką. Paskui išnagrinėsiu klausimą dėl šios teismo praktikos perkėlimo ir taikymo pagrindinėje byloje, atsižvelgdama į pagrindinės bylos faktinių aplinkybių ypatumus. Pabaigoje nagrinėsiu klausimą, ar dėl mano padarytų išvadų reikia patikslinti ar netgi pakeisti šią teismo praktiką.

34. Šioje vietoje iškart norėčiau pasakyti, kad nesu įsitikinusi, ar būtų pateisinamas kitoks nagrinėjamos bylos teisinis vertinimas nei sprendimuose *Carvalho Ferreira Santos* [19] bei *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* [20]. Mano manymu, reikia ir toliau šias minėtas dvi teisės sritis [21] laikyti iš esmės griežtai atskirtomis. Atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjo suderinta sritimi tapo tik motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo teisė, civilinę atsakomybę įvykus kelių eismo įvykiui reglamentuojančios teisės normos iš esmės turi likti nepakeistos. Kitoks vertinimas būtų beveik nesuderinamas su Sąjungos teisės aktų leidėjo valia. Valstybių narių teisės svarbos sumažinimas, atitinkamai plačiai aiškinant direktyvų dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo taikymo sritį, gali būti svarstomas tik tada, kai yra aišku, kad dėl prieštaraujančių teisės normų ir praktikos kyla grėsmė tikslams, kuriuos teisės aktų leidėjas norėjo pasiekti priimdamas šias direktyvas. Tai, kad nagrinėjamoje byloje to negali būti, rodo paralelės su byla *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio*, kurioje Teisingumo Teismas ginčijamas Portugalijos civilinės teisės nuostatas pripažino atitinkančiomis Sąjungos teisę.

B – *Teismo praktikos apžvalga*

1. Sprendimas Carvalho Ferreira Santos

a) Bylos problematikos pagrindiniai bruožai

35. Bylos *Carvalho Ferreira Santos* [22] dalykas buvo *Tribunal da Relação Porto* prašymas priimti prejudicinį sprendimą, kuriame iš esmės buvo klausiama, ar nacionalinės civilinės teisės norma, kuria leidžiama, jei žalą patyręs asmuo irgi kaltas dėl žalos padarymo, padalyti atsakomybę atsižvelgiant į tai, kiek kiekvienas automobilis prisidėjo prie žalos padarymo, šitaip sumažinant per eismo įvykį žalą patyrusio asmens teisės į žalos atlyginimą, kurį turi mokėti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo bendrovė, dydį, neprieštarauja direktyvų dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo nuostatoms.

19 — Minėtas 18 išnašoje.

20 — Minėtas 10 išnašoje.

21 — Žr. G. Caradonna „Responsabilità civile da circolazione dei veicoli“, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, p. 761; V. Michel „Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile“, *Europe*, 2011 m. gegužė, Nr. 5, p. 44 ir to paties autoriaus „Indemnisation de la victime fautive“, *Europe*, 2011 m. rugpjūtis, Nr. 8, p. 43, kur nurodoma, kad pareiga padengti eismo įvykiuose trečiųjų asmenų patirtą žalą turi būti atskiriama nuo civilinės atsakomybės padalijimo tarp eismo įvykyje dalyvavusių vairuotojų, o pastaroji priklauso tik valstybių narių reguliavimo kompetencijai. Dėl vadinamojo civilinės atsakomybės ir civilinės atsakomybės draudimo atskyrimo principo žr. H. Baumann „Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung“, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935*, Walther Hadding (leid.), Berlynas, 1999, p. 13 ir C. Von Bar „Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung“, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, Nr. 181, p. 289, kur išreiškiamas nepritarimas dėl draudimo teisės ypatumų perkėlimo į atsakomybę reglamentuojančius teisės aktus, o tai reiškia, kad nacionalinėje teisėje šios dvi teisės sritys yra aiškiai atskirtos. N. Jansen *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tiubingenas, 2003, p. 115, nurodo tiesioginio ieškinio papildomą pobūdį ieškinio dėl civilinės atsakomybės atžvilgiu, tačiau tuo pat metu atkreipia dėmesį į skirtumus tarp atsakomybę ir draudimą reglamentuojančių teisės aktų. Atsakomybę reglamentuojantys teisės aktai skirti reglamentuoti kompensaciją už žalą, o draudimo teisės aktais siekiama padalyti atsakomybės naštą tarp kelių žalą turinčių atlyginti asmenų.

22 — 9 išnašoje minėtas sprendimas.

36. Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant ginčą tarp M. Carvalho ir civilinės atsakomybės draudimo bendrovės dėl viso turtinės ir neturtinės žalos, kuri jam buvo padaryta per eismo įvykį, atlyginimo. Eismo įvykio metu motorolerį vairavęs M. Carvalho susidūrė su lengvuoju automobiliu ir patyrė kaukolės – smegenų traumą. Ieškinį dėl žalos atlyginimo nagrinėjęs civilinių bylų teismas nustatė, kad nė vienos transporto priemonės vairuotojas nėra kaltas dėl eismo įvykio. Kadangi liko abejonių dėl eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų prisidėjimo prie žalos atsiradimo laipsnio, civilinių bylų teismas pritaikė *Código Civil* 506 straipsnio 2 dalį, kurioje nustatyta vienoda abiejų transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė. Civilinių bylų teismas nusprendė, kad žalą sukėlusios transporto priemonės valdytojo atsakomybė turi būti sumažinta proporcingai žalą patyrusio transporto priemonės valdytojo prisidėjimui prie minėtos žalos atsiradimo. Dėl tokio atsakomybės ribojimo atitinkamai sumažėjo ir žalos atlyginimo, kurį civilinės atsakomybės draudimu apdraudusi draudimo bendrovė privalėjo išmokėti žalą patyrusiam asmeniui pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, dydis [23].

b) Išvadoje pateikti argumentai

37. Savo 2010 m. gruodžio 7 d. išvadoje, kurios turinį čia aptarsiu, teigiamai atsakiau į klausimą dėl nagrinėtų civilinės teisės nuostatų suderinamumo su Sąjungos teise, iš esmės pagrįsdama tuo, kad šios nuostatos nepatenka į aptariamų direktyvų taikymo sritį [24]. Tam, kad prieičiau prie šios išvados, nustačiau aptariamų direktyvų taikymo sritį, atlikusi šių direktyvų nuostatų teksto vertinimą ir išnagrinėjusi šių nuostatų prasmę bei tikslą. Nustačiau, kad nors direktyvomis reglamentuojamos kelios motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo sritys, šiomis direktyvomis nesiekiama suderinti civilinės atsakomybės režimų valstybėse narėse [25]. Remdamasi tuo padariau išvadą, kad nei materialinės teisės kriterijai, skirti atsakomybei už eismo įvykio metu padarytą žalą įvertinti, nei atsakomybės apimtis į direktyvų taikymo sritį nepatenka [26]. Atsižvelgiant į tai, kad ginčijama Portugalijos teisės nuostata reglamentavimo sistemos požiūriu buvo priskirta prie žalos atlyginimą reglamentuojančios nacionalinės civilinės teisės, ji negalėjo būti laikoma ir patenkančia į direktyvų taikymo sritį [27].

38. Be to, savo išvadoje dėl Teisingumo Teismo praktikos bylose *Candolin ir kt.* [28] ir *Farrell* [29] išsamiai išdėsčiau savo nuomonę [30], kurioje nurodžiau akivaizdžius skirtumus, esančius tarp šių bylų ir bylos *Carvalho Ferreira Santos*. Kaip esu konkrečiai nurodžiusi, pastarosios bylos faktinės ir teisinės aplinkybės iš esmės skyrėsi nuo bylų *Candolin ir kt.* ir *Farrell*, nes šioje byloje buvo nagrinėjamas

23 — Žr. Sprendimą *Carvalho Ferreira Santos* (minėtas 9 išnašoje, 11–14 punktai).

24 — Žr. mano išvados 73 punktą.

25 — Žr. 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimą *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* (C-348/98, Rink. p. I-5711, 23 ir 29 punktai). Toliau dėl Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų aiškinimo, taikomo ELPA ir EEE šalims, žr. (vienodumo reikalavimą EEE teisėje atitinkančią) ELPA teismo praktiką, be kita ko, 2001 m. birželio 14 d. Sprendimą *Helgadóttir* (E-7/00, 30 punktas) ir 2008 m. birželio 20 d. Sprendimą *Nguyen* (E-8/07, 24 punktas). Šios direktyvos pagal IX priedo prie EEE susitarimo 8, 9 ir 19 punktus yra taikomos ir ELPA bei EEE šalims. Teismo praktika motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo srityje Europos ekonominėje erdvėje buvo plėtojama per ilgametes Europos Sąjungos Teisingumo Teismo ir ELPA teismo diskusijas šiais klausimais. Dėl šio nepakartojamo teismų dialogo esminių požymių žr. C. Baudenbacher „Some thoughts on the EFTA Court's phases of life", *Judicial Protection in the European Economic Area*, Štutgartas 2012, 11 ir paskesnius puslapius; taip pat „The EFTA Court, the ECJ and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue", *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs*, Anthony Arnull, Takis Tridimas (leid.), Oksfordas, 2008, 90 ir paskesnius puslapius.

26 — Žr. mano išvados 59 punktą.

27 — Ten pat, 60 punktas.

28 — Sprendimas nurodytas 16 išnašoje.

29 — Sprendimas nurodytas 13 išnašoje.

30 — Išvados byloje *Carvalho Ferreira Santos* 50–53, 61 ir 70 ir paskesni punktai.

civilinę atsakomybę reglamentuojančio teisės akto nuostatos suderinamumo su Sąjungos teise klausimas, o ne teisės akto motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje nuostata, kaip buvo bylose *Candolin ir kt.* ir *Farrell* [31]. Dėl šių priežasčių, mano manymu, šios teismo praktikos nebuvo galima pritaikyti byloje *Carvalho Ferreira Santos* [32].

39. Atsižvelgdama į dabar trumpai pakartotus svarstymus, Teisingumo Teismui pasiūliau į prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad direktyvomis 72/166, 84/5 ir 90/232 nedraudžiama tokia nacionalinės civilinės teisės norma, pagal kurią esant tokiai situacijai, kaip antai pagrindinėje byloje, kai susidūrė motorinės transporto priemonės, tačiau neįmanoma įrodyti nė vieno vairuotojo kaltės ir vienam vairuotojui dėl eismo įvykio padaryta žala sveikatai ir turtinė žala, ją patyrusio asmens ieškinys dėl atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą automatiškai sumažinamas per pusę.

c) Teisingumo Teismo sprendimas

40. Teisingumo Teismas Sprendime *Carvalho Ferreira Santos* [33] pritarė šiam pasiūlymui. Kaip toliau bus matyti, šiame sprendime išdėstyti teisiniai argumentai atitinka mano išvadoje minėtoje byloje išdėstytus argumentus.

41. Šie argumentai buvo grindžiami konstatavimu, kad pareigą, jog civilinės atsakomybės draudimas turi padengti transporto priemonėmis tretiesiems asmenims padarytą žalą, reikia atskirti nuo žalos šiems asmenims atlyginimo remiantis apdraustojo asmens civiline atsakomybe apimties. Pirmąją apibrėžia ir garantuoja Sąjungos teisės aktai, o antrąją – iš esmės nacionalinė teisė [34]. Atsižvelgdamas į sprendimus *Candolin ir kt.* [35] ir *Farrell* [36], Teisingumo Teismas nurodė, kad direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo nesiekiama suderinti valstybių narių civilinės atsakomybės sistemų ir kad pagal dabar galiojančią Sąjungos teisę valstybėms narėms palikta laisvė pačioms reglamentuoti atsakomybę už transporto priemonių per eismo įvykius padarytą žalą [37]. Šis teiginys taikomas visų pirma transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės, kurią privalu drausti, rūšiai (atsakomybė už kaltę ar už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą) nustatyti [38]. Tačiau Teisingumo Teismas aiškiai nurodė, kad, nepaisant šio atskirų reguliavimo aspektų atskyrimo, tarp jų vis dėl to egzistuoja ryšys, nes valstybės narės pagal šias direktyvas privalo užtikrinti, kad pagal jų nacionalinę teisę taikytiną civilinę atsakomybę apimtų draudiminė apsauga, atitinkanti minėtų trijų direktyvų nuostatas [39].

42. Dėl minėtų Sprendimo *Candolin ir kt.* kriterijų ir jų galimo taikymo pagrindinėje byloje Teisingumo Teismas laikėsi panašios pozicijos, kokią išsakiau savo išvadoje. Teisingumo Teismas, vertindamas aplinkybę, kad tokia nacionalinė civilinę atsakomybę reglamentuojanti nuostata, kaip išdėstyta *Código Civil* 506 straipsnyje, numatanti civilinės atsakomybės padalijimą už žalą, atsiradusią dviejų motorinių transporto priemonių susidūrimo atveju, kai nė vienas iš vairuotojų nėra kaltas dėl eismo įvykio, dar neįžvelgė jokio direktyvų praktinio veiksmingumo sumažėjimo, nes ši atsakomybę reglamentuojanti nuostata neturi įtakos Sąjungos teisėje numatytai garantijai, kad trijų minėtų direktyvų nuostatas atitinkančio draudimo apsauga apimtų pagal nacionalinę teisę taikytiną civilinės atsakomybės sistemą [40].

31 — Ten pat, 61, 70 punktai. Žr. M. Micha *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tiubingenas, 2010, 72 ir paskesni punktai, kuriuose Sprendimas *Farrell* nagrinėjamas vien civilinės atsakomybės draudimo teisės atžvilgiu.

32 — Ten pat, 74 punktas.

33 — Minėtas 9 išnašoje.

34 — Ten pat, 31 punktas.

35 — Minėtas 18 išnašoje.

36 — Minėtas 13 išnašoje.

37 — Ten pat, 32 punktas.

38 — Ten pat, 33 punktas.

39 — Ten pat, 34 punktas.

40 — Ten pat, 44 punktas.

43. Siekdamas pagrįsti savo argumentus sisteminiu aiškinimu, Teisingumo Teismas rėmėsi ir naujesnėmis direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo, kurių nuostatose iš esmės numatyta, kad, nepaisant to, jog motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimas iš esmės dengia kelių eismo įvykio atveju asmeniui ir turtui padarytą žalą, atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis reglamentuojami nacionalinėje civilinėje teisėje [41]. Pavyzdžiui, Trečiosios direktyvos 1a straipsnyje, įtrauktame išleidus Direktyvą 2005/14 [42], nustatyta, kad Direktyvos 72/166 3 straipsnio 1 dalyje nurodytas draudimas apima draudiminę apsaugą žalos asmeniui 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. Taip pat direktyvos nuostatose aiškiai nurodoma, kad nacionalinės nuostatos dėl civilinės atsakomybės ir žalos atlyginimo dydžio nepakeičiamos. Be to, Teisingumo Teismas nurodo Direktyvos 2009/103 12 straipsnį, iš kurio matyti, jog tai, kad privalomasis draudimas apima specifinei kategorijai eismo įvykio aukų, t. y. nemotorinių transporto priemonių valdytojams ir keleiviams, padarytą žalą, nepakeičia nei civilinės atsakomybės, nei žalos atlyginimo dydžio.

44. Atsižvelgdamas į prieš tai išdėstytas aplinkybes, Teisingumo Teismas konstatavo, kad Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis nedraudžia tokios nacionalinės teisės nuostatos, kaip antai įtvirtintos *Código Civil* 506 straipsnyje, pagal kurią dviejų transporto priemonių susidūrimo atveju atsiradus žalai, kai nustatyta, kad dėl to nekaltas nė vienas vairuotojas, atsakomybė už šią žalą padalijama proporcingai kiekvienos transporto priemonės prisidėjimo prie šios žalos atsiradimo laipsniui ir, kilus abejonių šiuo klausimu, nustatoma, kad šis prisidėjimo laipsnis yra vienodas [43].

2. Byla Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio

a) Bylos problematikos pagrindiniai bruožai

45. Byloje *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* buvo nagrinėjamas *Supremo Tribunal de Justiça* prašymas priimti prejudicinį sprendimą, kuriuo iš esmės Teisingumo Teismo buvo klausiama, ar Pirmąją, Antrąją ir Trečiąją direktyvas reikia aiškinti kaip draudžiančias nacionalinėje teisėje apriboti kelių eismo įvykio, kuriame dalyvavo motorinė transporto priemonė, aukos teisę į žalos atlyginimą arba tokios teisės nesuteikti dėl to, kad auka pati sukėlė žalą ar prisidėjo prie jos atsiradimo [44].

46. Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant J. M. Ambrósio Lavrador ir M. C. Olival Ferreira Bonifácio, viena šalis, bei civilinės atsakomybės draudimo bendrovės, kita šalis, ginčą dėl žalos, kurią ieškovai pagrindinėje byloje patyrė dėl kelių eismo įvykio, kur dalyvavo dviračiu važiavęs jų nepilnametis sūnus ir transporto priemonė, kurios valdytojo civilinė atsakomybė buvo apdrausta minėtoje bendrovėje [45]. Kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, tėvų ieškinys dėl žalos atlyginimo buvo atmestas ir pirmojoje, ir apeliacinėje instancijose motyvuojant tuo, kad kelių eismo įvykis, per kurį žuvo vaikas, kilo dėl paties vaiko kaltės, nes jis važiavo priešinga eismui kryptimi ir nesilaikė pirmumo taisyklių.

41 — Ten pat, 45 punktas.

42 — 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/Eir 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).

43 — Sprendimas *Carvalho Ferreira Santos* (minėtas 9 išnašoje, 46 punktas).

44 — Sprendimas *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* (minėtas 10 išnašoje, 22 punktas).

45 — Ten pat, 2 punktas.

47. *Supremo Tribunal de Justiça* pareiškė abejones dėl taikytos nacionalinės teisės nuostatos suderinamumo su Teisingumo Teismo praktika *Candolin* byloje ir nutarė pateikti Teisingumo Teismui klausimą, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsniui prieštarauja tai, kad pagal Portugalijos civilinę teisę, ypač *Código Civil* 503 straipsnio 1 dalį, 504, 505 ir 570 straipsnius atmetama arba apribojama teisė į žalos atlyginimą per eismo įvykį nukentėjusiam nepilnamečiui dėl tokios paprastos priežasties, kad ši žala iš dalies ar netgi visiškai kilo dėl jo paties kaltės.

b) Teisingumo Teismo sprendimas

48. Atsižvelgdamas į tai, kad išvada byloje *Carvalho Ferreira Santos* jau buvo perskaityta ir byloje *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* nebuvo iškeltas naujas teisinis klausimas, Teisingumo Teismas, susipažinęs su generalinio advokato nuomone, pagal savo Statuto 20 straipsnio penktą pastraipą nusprendė spręsti bylą be išvados.

49. Sprendimu *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* [46] Teisingumo Teismas nusprendė, kad direktyvos dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo nedraudžia civilinę atsakomybę reglamentuojančių nacionalinės teisės nuostatų, kuriomis leidžiama atimti ar apriboti nukentėjusiojo per kelių eismo įvykį teisę reikalauti žalos atlyginimo iš šiame įvykyje dalyvavusios motorinės transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės draudiko, kiekvienu konkrečiu atveju įvertinus nukentėjusiojo visišką ar dalinę kaltę dėl savo patirtos žalos.

50. Teisingumo Teismas rėmėsi panašiais teisiniais argumentais kaip byloje *Carvalho Ferreira Santos.* Pirmiausia Teisingumo Teismas pabrėžė būtinybę atskirti pareigą, kad civilinės atsakomybės draudimas turi padengti transporto priemonėmis tretiesiems asmenims padarytą žalą, nuo žalos šiems asmenims atlyginimo remiantis apdraustojo asmens civiline atsakomybe apimties [47]. Taip pat Teisingumo Teismas priminė, kad, nesant suderinimo priemonių Sąjungos teisėje, valstybėms narėms paliekama teisė pačioms reglamentuoti civilinę atsakomybę už žalą, atsirandančią per eismo įvykius [48].

51. Panašiai kaip byloje *Carvalho Ferreira Santos*, Teisingumo Teismas atkreipė dėmesį į skirtumą, buvusį tarp pagrindinės bylos ir atvejo, nagrinėto bylose *Candolin ir kt.* ir *Farrell*. Skirtingai nuo abiejų pastarųjų bylų, nukentėjusiojo nuo kelių eismo įvykio teisei į patirtos žalos atlyginimą neigiamos įtakos turėjo ne draudimo teisės normomis nustatytas civilinės atsakomybės draudimo apsaugos apribojimas, bet apdraustojo vairuotojo civilinės atsakomybės apribojimas remiantis taikytina civilinės atsakomybės sistema [49].

52. Šis konstatavimas rėmėsi reikšmingų nacionalinės teisės nuostatų analize. Teisingumo Teismas iš sprendimo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą galėjo matyti, kad Portugalijos *Código Civil* 503 ir 504 straipsniuose numatyta objektyvioji atsakomybė kelių eismo įvykio atveju. Tačiau pagal *Código Civil* 505 straipsnį ir 503 straipsnio 1 dalį numatyta atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą nebuvo taikoma, jeigu eismo įvykį sukėlė nukentėjusysis. Be to, jei nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo, Portugalijos *Código Civil* 570 straipsnyje numatyta, kad, atsižvelgiant į šio asmens kaltės laipsnį, jis galėjo netekti visos ar dalies kompensacijos [50]. Teisingumo Teismas šias teisės nuostatas suprato taip, kad, jomis vadovaujantis,

46 — Minėtas 10 išnašoje.
47 — Ten pat, 25 punktas.
48 — Ten pat, 26 punktas.
49 — Ten pat, 31 punktas.
50 — Ten pat, 32 punktas.

eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą turėtų būti panaikinama tik tada, jeigu kaltu dėl eismo įvykio pripažįstamas tik nukentėjusysis. Be to, jei nukentėjusysis kaltais veiksmais prisidėjo prie savo patirtos žalos atsiradimo ar padidėjimo, žalos atlyginimas mažinamas proporcingai jo kaltės laipsniui [51].

53. Teisingumo Teismas nusprendė, kad, priešingai atitinkamam teisiniam kontekstui bylose *Candolin ir kt.* bei *Farrell,* nukentėjusiajam prisidėjus prie savo patirtos žalos atsiradimo ar padidėjimo, minėtais teisės aktais savaime nepanaikinama ir neproporcingai neapribojama jo (nagrinėjamu atveju – nepilnamečio vaiko, žuvusio jo vairuojamam dviračiui susidūrus su motorine transporto priemone, tėvų) teisė į žalos atlyginimą iš kelių eismo įvykyje dalyvavusios motorinės transporto priemonės vairuotojo civilinės atsakomybės privalomojo draudimo. Remdamasis tuo Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad todėl ginčijami teisės aktai neturi įtakos Sąjungos teisėje numatytai garantijai, kad trijų minėtų direktyvų nuostatas atitinkančio draudimo apsauga apimtų pagal taikomą nacionalinę teisę nustatytą civilinės atsakomybės sistemą [52].

54. Kitaip sakant: Teisingumo Teismas, vertindamas aplinkybę, kad pagal civilinės atsakomybės srityje taikomas nacionalinės teisės nuostatas nukentėjusiajam asmeniui nekompensuojama už patirtą žalą todėl, kad jis prisidėjo prie žalos atsiradimo, dar neįžvelgė jokio praktinio direktyvų veiksmingumo sumažėjimo, nes esminė – ir Sąjungos teisės – siekiama civilinio ieškinio apsauga išsaugojama motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu.

C – *Nagrinėjamos bylos analizė*

55. Po to, kai buvo išdėstyti ligšiolinės teismo praktikos pagrindiniai bruožai, reikia išnagrinėti, ar galima padarytas išvadas taikyti nagrinėjamoje byloje.

1. Aiškinimo dalyko nustatymas

56. Tačiau prieš tai būtina pateikti kelias pastabas dėl aiškinimo dalyko apimties. Pripažinta, kad Teisingumo Teismo kompetencijai taip pat priskiriama, kilus būtinybei, patikslinti arba netgi naujai suformuluoti prejudicinį klausimą, siekiant prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti kuo išsamesnį ir naudingesnį atsakymą, padedantį priimti sprendimą nagrinėjamoje byloje [53]. Mano manymu, prejudicinio klausimo patikslinimas būtinas todėl, kad jis kartais kyla iš siekio išsiaiškinti tam tikrą nuostatą, t. y. Trečiosios direktyvos 1a straipsnį, kuri nei faktinių aplinkybių, nei laiko atžvilgiu negali būti taikoma pagrindinėje byloje.

57. Faktinių aplinkybių atžvilgiu minėtas Trečiosios direktyvos straipsnis nėra reikšmingas, nes pagrindinėje byloje nukentėjusysis nepriklauso šios nuostatos saugomų asmenų grupei. Šioje nuostatoje nustatyta, kad motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas apima draudiminę apsaugą žalos asmeniui 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. O pagrindinėje byloje nagrinėjamas reikalavimas atlyginti patirtą žalą per eismo įvykį nukentėjusiam motorinės transporto priemonės keleiviui.

51 — Ten pat, 33 punktas.

52 — Ten pat, 34 punktas.

53 — Žr., be kita ko, 2002 m. liepos 11 d. Sprendimą *Marks & Spencer* (C-62/00, Rink. p. I-6325, 32 punktas) ir 2000 m. lapkričio 28 d. Sprendimą *Roquette Frères* (C-88/99, Rink. p. I-10465, 18 ir 19 punktai). Žr. K. Lenaerts, D. Arts, I. Maselis *European Law of the European Union*, 2-asis leidimas, Londonas 2006, p. 48 ir paskesni puslapiai, 2-021 punktas.

58. Laiko atžvilgiu šis straipsnis negali būti taikomas, nes Direktyva 2005/14, kuria jis buvo įtrauktas į Trečiąją direktyvą, buvo priimta tik 2005 m. gegužės 11 d. Pagal Direktyvos 2005/14 6 straipsnio 1 dalį ji turėjo būti perkelta vėliausiai iki 2007 m. birželio 11 d. Tačiau privatūs asmenys direktyvos nuostatomis nacionaliniuose teismuose gali remtis iš esmės tik pasibaigus perkėlimo terminui. Kaip savo teismo praktikoje yra nurodęs Teisingumo Teismas, iki direktyvai perkelti nustatyto termino pabaigos valstybės narės negali būti kaltinamos tuo, kad nepriėmė jai įgyvendinti jų teisinėje sistemoje reikiamų priemonių [54]. Atsižvelgiant į tai, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas eismo įvykis atsitiko dar 2004 m. birželio 12 d., atkrenta galimybė remtis šia direktyvos nuostata.

59. Atsižvelgiant į šią išvadą tampa aišku, kad Trečiosios direktyvos 1a straipsnio išaiškinimas yra nesvarbus sprendimui priimti. Todėl Teisingumo Teismas šios nuostatos neturi laikyti aiškinimo dalyko dalimi. Prejudicinį klausimą reikia patikslinti taip, kad prašymas pateikti išaiškinimą neapima aptariamos direktyvos nuostatos.

2. Galimybė minėtą teismo praktiką pritaikyti pagrindinėje byloje

60. Dėl to, kad aptarta teismo praktika dėl santykio tarp nacionalinės civilinės teisės ir Sąjungos teisės normų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, yra pritaikoma pagrindinėje byloje, mano manymu, galima nurodyti daug argumentų, kurie bus apsvarstyti toliau.

61. Pirmiausia reikia paminėti, kad, kaip teisingai pabrėžia Portugalijos vyriausybė [55] ir Komisija [56], Teisingumo Teismas byloje *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* jau atsakė į beveik tokį patį prejudicinį klausimą. Būtent dėl šios priežasties šis sprendimas yra ypatingos svarbos vertinant nagrinėjamoje byloje keliamus teisinius klausimus. Galiausiai, kaip ir toje byloje, šioje byloje nagrinėjamas Portugalijos teisės nuostatų dėl motorinės transporto priemonės valdytojo atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą, kai žala kilo dėl paties nukentėjusiojo kaltų veiksmų, atitiktis direktyvoms. Šiomis civilinės teisės nuostatomis, kaip matyti ir iš prejudicinio klausimo, ir iš atitinkamų *Código Civil* nuostatų, teismui, turinčiam priimti sprendimą dėl reikalavimų atlyginti žalą, atsiradusią dėl kelių eismo įvykio, leidžiama apriboti arba netgi atsisakyti tenkinti šiuos reikalavimus, jeigu nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo. Tai matyti iš Portugalijos civilinės teisės principo, pagal kurį kalti nukentėjusiojo veiksmai gali turėti įtakos žalos atlyginimo dydžiui. Atsižvelgiant į kaltų veiksmų sunkumą, reikalavimas atlyginti žalą gali būti netgi visai atmestas.

62. Ligšiolinė Teisingumo Teismo praktika rodo, kad šis nacionalinės civilinės teisės principas iš esmės atitinka Sąjungos teisę, nes abiejuose minėtuose sprendimuose buvo pripažinta valstybių narių teisė savo teisės sistemose numatyti ir reikalavimų atlyginti žalą sumažinimą per pusę [57], ir visišką jų atmetimą [58], jeigu tai galima pateisinti. Taip yra pirmiausia dėl Teisingumo Teismo pripažįstamo motorinių transporto priemonių valdytojų draudimo teisės, kuriai taikomi Sąjungos teisės reikalavimai, atskyrimo nuo civilinės atsakomybės kelių eismo įvykių atveju teisės, kuriai taikomi nacionalinės teisės reikalavimai. Atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės gali nustatyti visų pirma su motorinėmis transporto priemonėmis susijusios civilinės atsakomybės pobūdį [59], formuodamos savo nacionalinę teisę, jos gali atitinkamai nustatyti, ar reikalavimų išnykimas turi priklausyti nuo galimos nukentėjusiojo kaltės.

54 — Žr. 2006 m. liepos 4 d. Sprendimą *Adelener ir kt.* (C-212/04, Rink. p. I-6057, 114 punktas).

55 — Žr. Portugalijos vyriausybės rašytinių pastabų 35 punktą.

56 — Žr. Komisijos rašytinių pastabų 41 punktą.

57 — Žr. šios išvados 44 punktą.

58 — Žr. šios išvados 49 punktą.

59 — Žr. šios išvados 41 punktą.

63. Aplinkybė, kad pagrindinės bylos faktinėse aplinkybėse galima įžvelgti tam tikrų ypatumų, kaip teisingai pabrėžia Vokietijos vyriausybė [60], teisės atžvilgiu atsakymui į prejudicinį klausimą neturi reikšmės. Šiais ypatumais negalima remtis kaip skirtingo vertinimo argumentu. Šie ypatumai gali tik turėti įtakos vertinant bylos aplinkybes pagal nacionalinę civilinę teisę. Konkrečiai kalbama apie tai, kad pagrindinėje byloje nukentėjęs keleivis pažeidė įstatymuose nustatytą reikalavimą būti užsisegusiam saugos diržą, o tai pagal Portugalijos teisę, kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, yra svarbus teisinis aspektas, pateisinantis kaltinimą dėl bendros nukentėjusiojo kaltės. Tokią išvadą galima daryti atsižvelgiant visų pirma į tai, kaip formuluojamas prejudicinis klausimas.

64. Šiuo atžvilgiu primintina, kad galiausiai Teisingumo Teismui yra privalomas Portugalijos teismų praktikoje pateiktas nacionalinės civilinės teisės išaiškinimas, visų pirma dėl to, kad Teisingumo Teismas neturi jurisdikcijos aiškinti nacionalinę teisę [61] arba vertinti faktų klausimus [62]. Vykdant SESV 267 straipsnyje numatytą procedūrą aiškinti savo nacionalinę teisę ir vertinti jos veikimą gali tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas [63]. Žiūrint iš Sąjungos teisės pozicijų, teisinis faktinių aplinkybių vertinimas prieš tai minėta prasme bet kuriuo atveju neįmanomas, nes direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo kaip tik nesiekiama suderinti valstybių narių teisės nuostatų dėl civilinės atsakomybės. Šiai prejudicinio sprendimo priėmimo procedūrai yra svarbu vien tai, kaip Portugalijos teismai teisiškai privalomai vertina prisidėjimo prie žalos veiką (veikimą arba neveikimą). Todėl Teisingumo Teismas neturi nagrinėti V. H. Marques Almeida svarstymų apie tai, kad žala atsirado esą ne dėl pareigos užsisegti saugos diržus pažeidimo [64].

65. Lygiai taip pat aplinkybė, kad V. H. Marques Almeida patyrė sunkių sužalojimų, negali būti svarus argumentas kitaip vertinti teisinę padėtį. Čia reikėtų priminti, kad byloje *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* buvo nagrinėjamos faktinės aplinkybės, kai dėl nukentėjusiojo kaltais pripažintų veiksmų nukentėjusysis netgi žuvo. Nepaisant patirtos žalos dydžio, Teisingumo Teismas nematė jokio pagrindo nukrypti nuo ligi tol buvusios teismo praktikos. Tokiomis aplinkybėmis šiuos V. H. Marques Almeida argumentus nagrinėjant šią bylą reikia atmesti kaip nereikšmingus.

66. Kaip dar vienas ypatumas buvo nurodyta aplinkybė, kad viena iš eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių buvo neapdrausta. Vis dėlto nėra aišku, kiek ši aplinkybė galėtų būti svarbi vertinant teisinę situaciją, ypač kai V. H. Marques Almeida turi galimybę pareikšti ieškinį ne tik kitą eismo įvykyje dalyvavusią transporto priemonę apdraudusiai draudimo bendrovei, bet ir neapdraustojo automobilio savininkui, jo vairuotojui bei garantijų fondui, kurie, kadangi kalbama apie objektyviąją atsakomybę, kaip bendraskoliai galėtų atsakyti už minėto žalos atlyginimo sumokėjimą. Tai pateiktame prejudiciniame klausime nurodo pats prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

67. Toliau reikia išaiškinti, kad aplinkybė, jog pagrindinėje byloje – kitaip nei bylose *Carvalho Ferreira Santos* ir *Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio* – nagrinėjamas žalos atlyginimo keleiviui, o ne vairuotojui, klausimas, neprieštarauja šios teismo praktikos pritaikymui nagrinėjamoje byloje. Pirmiausia reikia nurodyti, kad motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimu iš esmės yra draudžiama „visų transporto priemonės keleivių“, taigi ir šio keleivio patirta žala, kaip nurodyta Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje. Todėl keleivio draudiminė teisinė apsauga yra tokia pati kaip ir bet kurio kito eismo dalyvio, vairuojančio transporto priemonę. Tačiau šioje Sąjungos teisės

60 — Žr. Vokietijos vyriausybės rašytinių pastabų 4 punktą.

61 — Žr., be kita ko, 1964 m. kovo 19 d. Sprendimą *Unger* (75/63, Rink. p. 379) ir 1997 m. gruodžio 18 d. Sprendimą *Annibaldi* (C-309/96, Rink. p. I-7493, 13 punktas).

62 — Žr. 2011 m. rugsėjo 22 d. Sprendimą *Interflora Inc.* (C-323/09, Rink. p. I-8625, 46 punktas) ir 2012 m. balandžio 19 d. Sprendimą *Wintersteiger* (C-523/10, 26 ir 28 punktai).

63 — Žr. 1977 m. vasario 3 d. Sprendimą *Benedetti* (52/76, Rink. p. 163, 25 punktas), 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimą *Kordel ir kt.* (C-397/96, Rink. p. I-5959, 25 punktas), 2008 m. liepos 17 d. Sprendimą *Corporación Dermoestética* (C-500/06, Rink. p. I-5785, 21 punktas) ir 2011 m. gruodžio 1 d. Sprendimą *Churchill Insurance Company ir Evans* (C-442/10, Rink. p. I-12639, 22 punktas).

64 — Žr. V. H. Marques Almeida rašytinių pastabų 23 punktą.

nuostatoje, kuria siekiama visiems eismo dalyviams užtikrinti draudimo teikiamą apsaugą, galiausiai nieko neužsimenama apie transporto priemonės keleivio reikalavimo atlyginti žalą sumažinimą ir net visišką atmetimą pagal civilinę atsakomybę reglamentuojančius teisės aktus. Todėl negalima įžvelgti jokių ypatumų nustatant žalos atlyginimo dydį. Kaip teisingai pastebėjo Komisija [65], Teisingumo Teismas sprendime *Carvalho* šiuo aspektu jau yra išaiškinęs Direktyvos 2005/14 1a straipsnį ir Direktyvos 2009/103 12 straipsnį, tačiau dėl kitų kategorijų eismo dalyvių apsaugos. Todėl reikia konstatuoti, kad aplinkybė, jog nukentėjusysis buvo keleivis, pati savaime neturi jokio poveikio nagrinėjamos bylos vertinimui.

68. Jeigu, kaip yra pagrindinėje byloje, nustatoma, kad nukentėjusiojo reikalavimo atlyginti žalą išnykimas galiausiai gali būti grindžiamas tik civilinėje teisėje numatytu atsakomybės netaikymu, kartu atkrenta galimybė palyginti pagrindinę bylą su bylomis *Candolin ir kt.* ir *Ferrell,* kurias taip pat nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, siekdamas pagrįsti prašymą priimti prejudicinį sprendimą. Kitaip nei tuo atveju, dėl kurio buvo priimti sprendimai tose bylose, nagrinėjamoje byloje civilinės atsakomybės apimties apribojimas draudimo srities teisės normomis V. H. Marques Almeida, kaip nukentėjusiojo per eismo įvykį, reikalavimui atlyginti patirtą žalą neigiamos įtakos nedaro.

69. Priešingai nei pagal bylose *Candolin ir kt.* ir *Ferrell* buvusias pagrindines teisines sąlygas, pagal nagrinėjamas Portugalijos teisės normas nėra taip, kad tuo atveju, jeigu nukentėjusysis prisideda prie žalos jam pačiam atsiradimo, jo reikalavimas, kad eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo privalomasis civilinės atsakomybės draudimas atlygintų patirtą žalą, būtų iš karto atmestas arba neproporcingai apribotas. Šiomis teisės normomis nepažeidžiamas Sąjungos teisėje numatytas užtikrinimas, kad taikomoje nacionalinėje teisėje numatytą civilinę atsakomybę privalo apimti su direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo suderinamas draudimas.

70. Kadangi šios bylos teisinė problematika yra labai panaši į bylų *Carvalho Ferreira Santos* ir *Ambrósio Lavrador*, kyla minčių dėl teismo praktikos šiose bylose pritaikymo nagrinėjamoje byloje. Taigi Teisingumo Teismas turėtų taip pat konstatuoti, kad direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo nedraudžiama nacionalinės teisės norma dėl civilinės atsakomybės, pagal kurią dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio nekaltas nė vienas vairuotojas, atveju sužeisto vienos iš transporto priemonių keleiviui nesuteikiama teisė į patirtos žalos atlyginimą motyvuojant tuo, kad šis keleivis prisidėjo prie žalos jam pačiam atsiradimo.

D – *Būtinybės keisti teismo praktiką nebuvimas*

71. Iš prieš tai atliktos analizės matyti, kad motorinių transporto priemonių valdytojų draudimą suderinančiomis direktyvomis įgyvendinamas teisės aktų leidėjo tikslas užtikrinti, kad su transporto priemonėmis susijusi civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Tačiau šios direktyvos neturi jokios įtakos civilinės atsakomybės apimčiai, nes jomis nebuvo keliamas tikslas suderinti nacionalinės teisės nuostatas civilinės atsakomybės srityje. Dėl šios priežasties dabartiniame Sąjungos teisės išsivystymo etape galimi skirtingi atsakymai, kuriuos pateikia valstybių narių civilinės teisės sistemos [66] dėl

65 — Žr. Komisijos rašytinių pastabų 47–51 punktus.

66 — Daugelis valstybių narių (pavyzdžiui, Vokietija, Ispanija, Estija, Prancūzija, Italija, Latvija, Lenkija, Slovėnija, Švedija) pripažįsta eismo įvykyje nukentėjusiojo reikalavimą atlyginti patirtą žalą ir tada, kai nė vienas iš eismo įvykyje dalyvavusių vairuotojų nebuvo pripažintas kaltu. Paprastai tai grindžiama idėja apie atsakomybę už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą dėl automobilio vairavimo. Šiose teisės sistemose taip pat numatomas tiesioginis į eismo įvykį patekusio asmens reikalavimas draudimo bendrovei. Tačiau kitose valstybėse narėse tokia nuo kaltės nepriklausanti atsakomybė nėra numatyta. Priešingai, nukentėjusysis turi pareikšti ieškinį vairuotojui dėl atsargumo pareigos pažeidimo (pavyzdžiui, Airijoje, Nyderlanduose). Kalbant apie patį žalos atlyginimo dydį, reikia paminėti, kad kai kurios valstybės narės (pavyzdžiui, Lenkija ir Slovėnija) numato galimybę sumažinti reikalavimą atlyginti žalą arba net jo netenkinti, jeigu nukentėjusysis per eismo įvykį nebuvo užsisegęs saugos diržo. Kitos valstybės narės (pavyzdžiui, Prancūzija ir Švedija) savo teisėje pripažįsta principinę nukentėjusiojo teisę į visišką žalos atlyginimą, o nukrypimas nuo šio principo gali būti svarstytinas tik ypatingais atvejais. Dar kitos valstybės narės (pavyzdžiui, Vokietija, Ispanija, Graikija, Italija, Latvija) priešingai, iš esmės numato žalos atlyginimo sumažinimą arba netaikymą, jeigu nukentėjusysis pažeidė savo pareigą siekti išvengti žalos. Vis dėlto pastaroji nuostata netaikoma automatiškai, tačiau jos taikymas priklauso nuo to, ar atsakovas gali įrodyti, kad nukentėjusysis nebūtų patyręs sužalojimų, jeigu būtų laikęsis pareigos būti užsisegusiam saugos diržą.

nukentėjusiųjų per eismo įvykius, kaip antai V. H. Marques Almeda, reikalavimų atlyginti žalą. Neatrodo, kad būtų įmanomas šių teisės nuostatų derinimas netiesiogiai, kai direktyvos aiškinamos plačiai, kartu nesikišant į Sąjungos teisės aktų leidėjo, iki šiol sąmoningai atsisakiusio atlikti tokį suderinimą, kompetenciją. Tokie veiksmai, jeigu būtų manoma, kad reikia suderinti teisės nuostatas civilinės atsakomybės srityje, būtų ir nepageidautini, juo labiau labai apgalvotai suderintoje civilinės teisės srityje [67], kurioje, kaip rodo keli naujausi pavyzdžiai [68], pats Sąjungos teisės aktų leidėjas nepalieka spragų.

VII – Išvada

72. Atsižvelgdama į šiuos argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Tribunal da Relação de Guimarães* klausimą atsakyti taip:

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. 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. 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 jais nedraudžiama nacionalinės teisės norma dėl civilinės atsakomybės, pagal kurią dviejų transporto priemonių susidūrimo, dėl kurio nekaltas nė vienas vairuotojas, atveju sužeisto vienos iš transporto priemonių keleiviui nesuteikiama teisė į patirtos žalos atlyginimą arba ji ribojama motyvuojant tuo, kad šis keleivis prisidėjo prie žalos jam pačiam atsiradimo.

67 — Sąjungos teisės derinimo etapais civilinės teisės srityje pavydžiu galima laikyti Bendrų principų sistemą („Common Frame of Reference“), kurioje taip pat siūlomos nuostatos dėl deliktinės atsakomybės. VI – 1:101 yra išdėstyta pagrindinė taisyklė („Basic Rule“), pagal kurią kiekvienas asmuo, nukentėjęs nuo kito asmens veiksmais sukeltos žalos, turi teisę į žalos atlyginimą. VI – 3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles“) numatoma automobilio valdytojo atsakomybė už žalą, kurią patyrė kitas asmuo per eismo įvykį. Kita vertus, VI – 5:102 („Contributory fault and accountability“) 1 dalyje numatomas reikalavimo atlyginti žalą sumažinimas tiek, kiek nukentėjusysis prisidėjo prie žalos jam pačiam atsiradimo. Pagal 2 dalies c punktą reikalavimo atlyginti žalą sumažinimas vis dėlto netaikomas, jeigu žala atsirado per eismo įvykį, išskyrus atvejus, kai, atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes, nukentėjusysis per eismo įvykį buvo labai neatsargus. Šia nuostata siekiama užtikrinti ypatingą nukentėjusiųjų eismo įvykiuose apsaugą.

68 — Dalinį Sąjungos teisės derinimą civilinės teisės srityje galima matyti pirmiausia vartotojų teisių apsaugos teisės srityje. Šiuo metu vykdomas Europos Sąjungos vartotojų teisės aktų koregavimas, kuris rodo Komisijos pastangas konsoliduoti ir modernizuoti esamą *acquis*. 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/83/ES dėl vartotojų teisių (OL L 304, p. 64), kuria siekiama visiško nacionalinių vartotojų teisių apsaugos nuostatų suderinimo, buvo iš dalies pakeista 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais (OL L 95, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 2 t., p. 288). Be to, 2011 m. spalio 11 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrosios Europos pirkimo ir pardavimo sutarčių teisės (COM[2011] 635 galutinis). Šiame teisėkūros projekte numatyta galimybė šį dokumentą taikyti tarpvalstybinėms pirkimo ir pardavimo sutartims, jei dėl to aiškiai susitaria sutarties šalys.