TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2007 m. balandžio 19 d. *

Byloje C-356/05

dėl *High Court* (Airija) 2004 m. liepos 30 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2005 m. rugsėjo 23 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Elaine Farrell

prieš

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Proceso kalba: anglų.

Ireland,

Attorney General

ir

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas P. Jann, teisėjai E. Juhász (pranešėjas), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann ir E. Levits,

generalinė advokatė C. Stix-Hackl,
posėdžio sekretorius J. Swedenborg, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2006 m. rugsėjo 7 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— Elaine Farrell, atstovaujamos *SC* E. McCullough ir *BL* C. McCarthy bei *barrister* C. Murphy, įgaliotų *solicitor* M. O'Shea,

— *Minister for the Environment, Ireland* ir *Attorney General*, atstovaujamų E. Fitzsimonis, K. McMeel, D. Maloney ir D. O'Hagan,

— *Motor Insurers Bureau of Ireland* (MIBI), atstovaujamos *SC* E. Gleeson, įgalioto *solicitor* P. Boyd,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos N. Yerrell,

susipažinęs su 2006 m. spalio 5 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 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, toliau – Trečioji direktyva) 1 straipsnio aiškinimu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant bylą E. Farell prieš M. Whitty, *Minister for the Environment, Ireland ir Attorney General* (toliau – *Ireland*) bei *Motor Insurers Bureau of Ireland* (MIBI) (toliau – MIBI).

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

3 Pagal 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsako-

mybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo (OL L 103, p. 1), iš dalies pakeistos Trečiąja direktyva, (toliau – Pirmoji direktyva), 1 straipsnį „transporto priemonė – tai bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba".

4 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."

5 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, iš dalies pakeistos Trečiąja direktyva (OL L 8, 1984, p. 17, toliau – Antroji direktyva), 1 straipsnio 4 dalies pirmojoje ir trečiojoje pastraipose numatyta:

„Kiekviena valstybė narė įsteigia arba įgalioja instituciją, kurios užduotis būtų atlyginti, bent jau pagal privalomojo draudimo ribas, žalą, padarytą turtui arba asmeniui nenustatyta transporto priemone arba tokia transporto priemone, kurios

atžvilgiu neįvykdyta šio straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga apdrausti. Ši nuostata nepažeidžia valstybių narių teisės laikyti šios institucijos išmokamą žalos atlyginimą subsidiariu arba nesubsidiariu bei jų teisės reglamentuoti žalos atlyginimo reikalavimų patenkinimą tarp šios institucijos ir už įvykį atsakingo asmens arba asmenų, bei kitų draudikų arba socialinės apsaugos įstaigų, turinčių išmokėti atlyginimą nukentėjusiajam dėl to paties įvykio. Tačiau valstybės narės negali leisti šiai įstaigai reikalauti, kad žalos atlyginimas būtų siejamas su nukentėjusio asmens pareiga bet kuriuo būdu įrodyti, jog atsakingas asmuo negali arba atsisako mokėti.

<...>

Tačiau valstybės narės gali leisti šiai institucijai nemokėti žalos atlyginimo tokiems asmenims, kurie savo noru naudojosi nuostolį arba žalą padariusia transporto priemone, jeigu institucija gali įrodyti juos žinojus, jog transporto priemonė buvo neapdrausta."

6 Pagal Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalį:

„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 pirmojoje pastraipoje nurodytos nuostatos ar sąlygos gali būti taikomos 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.

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."

7 Pagal Trečiosios direktyvos antrą–penktą konstatuojamąsias dalis:

„kadangi (Pirmosios direktyvos) 3 straipsnis reikalauja, kad kiekviena valstybė narė imtųsi visų priemonių, būtinų užtikrinti, jog transporto priemonės, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, būtų apdraustos jų valdytojų civilinės atsakomybės draudimu; kadangi apdraustos atsakomybės apimtis bei tokio draudimo nuostatos ir sąlygos turėtų būti nustatomos remiantis šiomis priemonėmis;

kadangi (Antroji direktyva) labai sumažino privalomojo civilinės atsakomybės draudimo valstybėse narėse lygio ir apimties skirtumus; kadangi tačiau vis dar išlieka reikšmingų tokios draudiminės apsaugos skirtumų;

kadangi turėtų būti garantuojama, jog su nukentėjusiaisiais autoįvykio metu bus elgiamasi vienodai, nepaisant to, kurioje Bendrijos valstybėje įvykis atsitiko;

kadangi tam tikrose valstybėse narėse yra spragų, visų pirma susijusių su privalomąja motorinių transporto priemonių keleivių draudimine apsauga; kadangi turėtų būti panaikintos šios spragos, norint apsaugoti šią ypač pažeidžiamą galimų nukentėjusiųjų kategoriją".

8 Pagal Trečiosios direktyvos 1 straipsnį:

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

Šioje direktyvoje terminas „transporto priemonė" yra vartojamas ta reikšme, kaip apibrėžta (Pirmosios direktyvos) 1 straipsnyje."

9 Pagal Trečiosios direktyvos 6 straipsnio 2 dalį iki 1998 m. gruodžio 31 d. Airija įgyvendina 1 straipsnio reikalavimus keleiviams, važiuojantiems ant galinės motociklo sėdynės, ir iki 1995 m. gruodžio 31 d. – įgyvendina tą patį straipsnį dėl kitų transporto priemonių.

Nacionalinės teisės aktai

10 Iš sprendimo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad bylai svarbios nuostatos iš esmės yra pagrindinės bylos aplinkybių metu galiojusios 1961 m. Įstatymo dėl kelių eismo (*Road Traffic Act 1961*, toliau – 1961 m. Įstatymas) redakcijos 5 bei 56 skyriai ir 65 skyriaus 1 dalies a punktas, taip pat iš dalies pakeisto 1962 m. Ministro potvarkio dėl privalomojo transporto priemonių valdytojų draudimo (*Road Traffic* (*Compulsory Insurance*) *Regulations* 1962) 6 straipsnis.

11 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad iš šių nuostatų išplaukia, jog transporto priemonės valdytojas privalo turėti patvirtintą draudimo polisą, kuriuo apdraudžiama visa atsakomybė, kylanti dėl sužalojimų, kurių patyrė šioje transporto priemonėje keliaujantys asmenys, išskyrus tokius, kuriems taikoma išimtis. Pastarieji yra asmenys, prašantys atlyginti žalą, patirtą jiems esant kitokios rūšies transporto priemonėje nei nurodyta ministerijos potvarkyje. Kompetentingo ministro nurodytų transporto priemonių valdytojai privalo apsidrausti privalomuoju civilinės atsakomybės už šiose transporto priemonėse keliaujantiems asmenims padarytą žalą draudimu. Tačiau šis ministras negali išplėsti

tos pareigos reikalaudamas apsidrausti nuo žalos, padarytos asmenims, keliaujantiems transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams ir kurioje jiems neįrengta sėdimų vietų.

Pagrindinės bylos aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

12 E. Farell tapo 1996 m. sausio 26 d. įvykusio kelių eismo įvykio auka. Ji keliavo furgone, kurio galinė dalis nebuvo skirta ir pritaikyta keleiviams vežti. A. Whitty, šio furgono savininkas ir vairuotojas, nesuvaldė savo transporto priemonės ir atsitrenkė į sieną. Kadangi transporto priemonėje nebuvo galinių sėdynių, kelių eismo įvykio metu E. Farell sėdėjo ant sunkvežimio grindų.

13 Nustačius, kad A. Whitty nebuvo apsidraudęs, E. Farell kreipėsi į MIBI dėl nuostolių atlyginimo remdamasi 1988 m. MIBI ir Aplinkos ministerijos sudarytu susitarimu (toliau – susitarimas). Šiuo susitarimu MIBI įsipareigojo atlyginti nuostolius kelių eismo įvykių, kuriuos sukėlė 1961 m. Įstatymo reikalaujamu privalomuoju draudimu neapsidraudę vairuotojai, aukoms.

14 Tačiau MIBI atsisakė atlyginti E. Farell nuostolius motyvuodama tuo, kad ši keliavo transporto priemonės dalyje, kuri nebuvo skirta keleiviams vežti ir kurioje tam

nebuvo įrengta sėdimų vietų. Todėl ji nusprendė, kad atsakomybė už ieškovės sužalojimą nėra atsakomybė, kurią reikėjo privalomai apdrausti pagal 1961 m. Įstatymą, tad jai netaikomas susitarimas ir MIBI neprivalo atlyginti ieškovės nuostolių bei vykdyti A. Whitty atžvilgiu priimtą sprendimą.

15 1997 m. rugsėjo mėn. E. Farrell pradėjo procesinius veiksmus prieš atsakovus pagrindinėje byloje. 2001 m. liepos mėn. buvo priimtas nuosprendis, kuriuo A. Whitty pripažintas kaltu. Patirtų nuostolių įvertinimas atidėtas, kol bus priimtas sprendimas dėl bylos esmės. Nors E. Farrell prašė priimti sprendimą, kuriuo būtų pripažinta, kad kelių eismo įvykio metu galiojusios nacionalinės perkėlimo priemonės netinkamai įgyvendino atitinkamas Pirmosios ir Trečiosios direktyvų nuostatas, būtent pastarosios 1 straipsnį, MIBI ir *Ireland* neigė, kad šios priemonės netinkamai perkelia šį straipsnį, o ši valstybė narė teigė, kad Trečioji direktyva leido nereikalauti apsidrausti civilinės atsakomybės draudimu, prireikus atlyginti žalą asmenims, esantiems mechanine energija varomos transporto priemonės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kurioje tam neįrengta sėdimų vietų.

16 Esant šioms aplinkybėms, *High Court* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar pagal Trečiosios direktyvos <...> 1 straipsnį Airija privalėjo nuo 1995 m. gruodžio 31 d., iki kurios ji turėjo įgyvendinti su kitų nei motociklai transporto

priemonių keleiviais susijusias šios direktyvos nuostatas, įvesti privalomą reikalavimą apsidrausti civiline atsakomybe už žalą, padarytą asmenims, keliaujantiems toje motorinės transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams ir kurioje jiems neįrengta sėdimų vietų?

2. Jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnis suteikia asmenims teisių, kuriomis jie gali tiesiogiai remtis nacionaliniuose teismuose?"

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

17 Savo pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinamas kaip draudžiantis nacionalinės teisės aktus, pagal kuriuos privalomasis transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimas neapima atsakomybės už asmenų, keliaujančių toje transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams ir kurioje jiems neįrengta sėdimų vietų, sužalojimą.

18 E. Farrell ir Europos Bendrijų Komisija iš esmės mano, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis reikalauja, jog privalomasis draudimas visose valstybėse narėse apimtų žalą, atsiradusią asmenims, keliaujantiems automobilio dalyje, kuri neskirta keleiviams vežti ir kurioje šiam tikslui neįrengtos sėdynės.

19 *Ireland*, palaikoma MIBI, yra priešingos nuomonės. Ši valstybė narė, viena vertus, teigia: kadangi sąvoka „keleivis" Trečiojoje direktyvoje neapibrėžta, valstybės narės turi apibrėžti, kurie iš transporto priemonėse keliaujančių asmenų laikomi keleiviais šios direktyvos požiūriu, ir, kita vertus, ši direktyva neįpareigoja valstybių narių užtikrinti privalomą atsakomybės už asmenų, keliaujančių transporto priemonės dalyse, kuriose neįrengtos sėdimos vietos, sužalojimo draudimą.

20 Minėta valstybė priduria, kad jos siaurą požiūrį pateisina siekis suderinti eismo saugumo teisės aktus, nes reikalavimas, kad privalomasis draudimas apimtų tokius asmenis, prilygtų apsidraudimui nuo savo pavojingo tyčinio elgesio. Be to, pagal šią valstybę toks požiūris atitinka Tarybos ir Komisijos bendrą deklaraciją, įrašytą į Tarybos posėdžio protokolą, šiai priimant bendrąją poziciją dėl Trečiosios direktyvos projekto. Šiame posėdžio protokole nurodyta, kad Taryba ir Komisija teigė, jog Trečiosios direktyvos 1 straipsnis neturi pažeisti valstybių narių teisės aktų nuostatų, susijusių su žalos atlyginimu, dėl kelių eismo įvykio kaltam keleiviui, leistiną keleivių skaičių viršijančiam vežėjui arba keleiviui, vežamam transporto priemonėje, kuri nepritaikyta vežti kitus nei vairuotojas asmenis.

21 *Ireland* argumentams negalima pritarti.

22 Reikia konstatuoti, kad pagal Trečiosios direktyvos 1 straipsnį privalomasis draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo.

23 Kadangi šis straipsnis akivaizdžiai numato atsakomybės už visus keleivius draudimą, *Ireland* teiginys gali būti priimtas tik tuo atveju, jei keleiviams vežti nepritaikyta transporto priemone vežami asmenys negalėtų būti traktuojami kaip keleiviai.

24 Bendrijos teisės aktų tikslams prieštarautų situacija, kurioje sąvoka „keleivis" ir todėl draudiminė apsauga neapimtų nukentėjusiųjų asmenų, buvusių transporto priemonėje, neskirtoje jiems vežti ir tam neįrengtoje. Pagal Trečiosios direktyvos ketvirtą ir penktą konstatuojamąsias dalis šios nuostatos tikslas yra būtent panaikinti spragas, susijusias su privalomojo motorinių transporto priemonių keleivių draudimo apsauga, tam tikrose valstybėse narėse ir apsaugoti šią ypač pažeidžiamą galimų nukentėjusiųjų kategoriją, taip pat garantuoti, jog su nukentėjusiaisiais eismo įvykio metu bus elgiamasi vienodai, nepaisant to, kurioje Bendrijos valstybėje įvykis atsitiko.

25 Be to, šį aiškinimą patvirtina Teisingumo Teismo praktika. Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad Pirmoji ir Antroji direktyvos neįpareigoja valstybių narių iki

1995 m. gruodžio 31 d., t. y. iki Trečiąja direktyva Airijai nustatyto termino perkelti direktyvos nuostatas pasibaigimo, numatyti, kad privalomasis draudimas apima atsakomybę už keleivių, vežamų automobilio dalyje, kuri nepritaikyta sėdintiems keleiviams vežti, sužalojimą. Tačiau Teisingumo Teismas nurodė, kad nuo šios datos Trečiosios direktyvos 1 straipsnis išplėtė privalomojo draudimo apsaugą, kurią numato Pirmosios direktyvos, patikslintos ir papildytos Antrąja direktyva, 3 straipsnio 1 dalis kitų nei vairuotojas keleivių sužalojimo atveju (žr. 2002 m. spalio 14 d. Nutarties *Withers*, C-158/01, Rink. p. I-8301, 20 ir 21 punktai).

26 Be to, iš šios Teisingumo Teismo praktikos išplaukia, kad priimdamas sprendimą dėl sėdintiems keleiviams vežti nepritaikytoje transporto priemonėje vežtų keleivių sužalojimo Teisingumo Teismas šiuos asmenis laikė „keleiviais“, nepaisant automobilio dalies, kurioje jie buvo vežami (šiuo klausimu žr. minėtos nutarties *Wither* 21 punktą).

27 Be to, Bendrijos teisės aktai aiškiai numato pareigos saugoti kelių eismo įvykio aukas išimtis. Šios išimtys numatytos Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalies trečiojoje pastraipoje ir 2 straipsnio 1 dalyje.

28 Tačiau Bendrijos teisės aktų leidėjas nenumatė nukrypti leidžiančios nuostatos atskiros kategorijos asmenims, galinčiais tapti eismo įvykio aukomis, kurie buvo neskirtoje jiems vežti ir tam neįrengtoje transporto priemonės dalyje. Tokiomis aplinkybėmis šie asmenys priskiriami sąvokai „keleivis“ ir todėl jiems turėtų būti taikoma Bendrijos teisės garantuojama draudiminė apsauga.

29 Kadangi Bendrijos teisė numato bei apibrėžia galimybę nukrypti nuo pareigos apsaugoti kelių eismo įvykių aukas ir minėtų tikslų įgyvendinimas reikalauja Bendrijos lygmeniu vienodo požiūrio į keleivių draudiminę apsaugą, valstybės narės negali nustatyti papildomų privalomojo draudimo apribojimų keleivių atžvilgiu.

30 Todėl nacionalinės teisės aktai negali susiaurinti sąvokos „keleivis" ir taip panaikinti asmenų, kurie pagal Pirmąją, Antrąją ir Trečiąją direktyvas turi teisę į motorinių transporto priemonių padarytos žalos atlyginimą, draudiminės apsaugos.

31 Reikia pridurti, kad nacionalinės teisės aktų leidėjo siauro požiūrio taip pat nepateisina Tarybos ir Komisijos bendra deklaracija, nurodyta šio sprendimo 20 punkte. Iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos išplaukia, kad jeigu Tarybos protokole įrašyta deklaracija nenurodyta antrinės teisės nuostatoje, į tokią deklaraciją negalima atsižvelgti aiškinant šią nuostatą (1991 m. vasario 26 d. Sprendimo *Antonissen*, C-292/89, Rink. p. I-745, 18 punktas; 2000 m. birželio 8 d. Sprendimo *Epson Europe*, C-375/98, Rink. p. I-4243, 26 punktas ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *Skov ir Bilka*, C-402/03, Rink. p. I-199, 42 punktas).

32 Taip pat reikia priminti, kad pareiga užtikrinti keleivių draudiminę apsaugą yra atskira nuo kompensacijos tuo atveju, kai jie tampa transporto priemonių sukeltos avarijos aukomis, dydžio. Pirmąją garantuoja ir apibrėžia Bendrijos teisės aktai, o antrąją iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė.

33 Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad Pirmąja, Antrąja ir Trečiąja direktyvomis nesiekiama suderinti valstybių narių civilinės atsakomybės taisyklių ir kad pagal egzistuojančią Bendrijos teisę jos yra laisvos nustatyti transporto priemonių eismo avarijoms taikomas civilinės atsakomybės taisykles. Tačiau valstybės narės privalo užtikrinti, kad draudimas apimtų pagal jų nacionalinę teisę taikytiną civilinę atsakomybę, kaip tai numato jau minėtų trijų direktyvų nuostatos (2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Rink. p. I-6711, 23 ir 29 punktai ir 2005 m. birželio 30 d. Sprendimo *Candolin ir kt.*, C-537/03, Rink. p. I-5745, 24 punktas).

34 Be to, iš šios teismo praktikos išplaukia, kad savo kompetenciją šioje srityje valstybės narės privalo įgyvendinti laikydamosi Bendrijos teisės, būtent Trečiosios direktyvos 1 straipsnio, o nacionalinės teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios nukentėjusiųjų nuo eismo įvykio patirtos žalos atlyginimą, negali panaikinti šio straipsnio veiksmingumo (šiuo klausimu žr. 1996 m. kovo 28 d. Sprendimo *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, Rink. p. I-1829, 19 punktą ir minėto sprendimo *Candolin ir kt.*, 27 ir 28 punktus).

35 Todėl nacionalinės teisės aktai, kuriuose nurodomi bendrieji ir abstraktūs kriterijai, neturėtų nenumatyti žalos atlyginimo keleiviui arba neproporcingai jo apriboti vien dėl keleivio prisidėjimo prie žalos atsiradimo. Tokios atlygintinos žalos dydis gali būti sumažinamas tik esant išimtinėms aplinkybėms ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį atskirai bei laikantis Bendrijos teisės (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *Candolin ir kt.*, 29, 30 ir 35 punktus).

36 Remiantis tuo, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis aiškintinas kaip draudžiantis nacionalinės teisės aktus, pagal

kuriuos transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimas neapima atsakomybės už asmenų, keliaujančių motorinės transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams ir kurioje jiems nėra įrengta sėdimų vietų, sužalojimą.

Dėl antrojo klausimo

37 Dėl antrojo klausimo, susijusio su privačių asmenų galimybe nacionaliniuose teismuose tiesiogiai remtis Trečiosios direktyvos 1 straipsniu, reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką direktyvos nuostatos turi tiesioginį poveikį, jei, atsižvelgiant į jų turinį, jos yra besąlyginės ir pakankamai tikslios (1982 m. sausio 19 d. Sprendimas *Becker*, 8/81, Rink. p. 53; 1997 m. gruodžio 4 d. Sprendimo *Kampelmann ir kt.*, C-253/96–C-258/96, Rink. p. I-6907, 37 punktas ir 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Meiland Azewijn*, C-292/02, Rink. p. I-7905, 57 punktas).

38 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kaip nurodo Komisija, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis atitinka šiuos kriterijus. Šis straipsnis leidžia nustatyti tiek valstybės narės, tiek naudos gavėjų pareigą, o šių nuostatų turinys yra besąlyginis ir tikslus. Todėl Trečiosios direktyvos 1 straipsniu gali būti remiamasi siekiant išvengti nacionalinės teisės nuostatų, kurios asmenims, keliaujantiems bet kurioje transporto priemonės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams ir kurioje nėra įrengta sėdimų vietų, netaiko privalomojo draudimo apsaugos.

39 Lieka atsakyti į klausimą, ar šia nuostata galima remtis prieš tokią įstaigą, kokia yra MIBI.

40 Šiuo požiūriu reikia patikslinti, kad direktyva negalima remtis privačių asmenų atžvilgiu, bet galima remtis valstybės atžvilgiu, nesvarbu, kas veikia jos vardu: darbdavys ar viešojo administravimo institucija. Tarp subjektų, kurių atžvilgiu galima remtis tiesioginį poveikį galinčia turėti direktyva, yra ir organizacijos, kurioms, kad ir kokia būtų jų teisinė forma, valdžios institucijos aktu ir pastarajai kontroliuojant buvo pavesta teikti viešąsias paslaugas ir kurios dėl to turi didelius įgaliojimus, palyginti su tais, kurie išplaukia iš santykiams tarp privačių asmenų taikomų taisyklių (1990 m. liepos 12 d. Sprendimo *Foster ir kt.*, C-188/89, Rink. p. I-3313, 20 punktas; 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Collino ir Chiappero*, C-343/98, Rink. p. I-6659, 23 punktas ir 2004 m. vasario 5 d. Sprendimo *Rieser Internationale Transporte*, C-157/02, Rink. p. I-1477, 24 punktas).

41 Kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktos informacijos apie MIBI nepakanka, kad būtų galima nuspręsti, ar pastaroji gali būti prilyginama tokiai įstaigai, nacionalinis teismas, remdamasis anksčiau išdėstytomis aplinkybėmis ir atsižvelgdamas į MIBI statusą bei į jos santykius su Airijos valstybe, turi įvertinti, ar jos atžvilgiu galima remtis direktyva.

42 Tuo atveju, jei nacionalinis teismas nuspręstų, kad direktyva negalima remtis MIBI atžvilgiu, jis, taikydamas vidaus teisę ir ypač įgyvendindamas direktyvos reikalavimus

atitinkančias specialiai priimtų teisės aktų nuostatas, privalo aiškinti nacionalinę teisę kiek įmanoma atsižvelgdamas į nagrinėjamos direktyvos turinį ir tikslą, kad būtų pasiektas joje numatytas rezultatas (2003 m. spalio 23 d. Sprendimo *Adidas-Salomon ir Adidas Benelux*, C-408/01, Rink. p. I-12537, 21 punktas ir 2004 m. spalio 5 d. Sprendimo *Pfeiffer ir kt.*, C-397/01–C-403/01, Rink. p. I-8835, 113 punktas).

43 Bet kuriuo atveju gali kilti valstybės narės atsakomybė už žalą, atsiradusią dėl netinkamo direktyvos perkėlimo 1991 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Francovich ir kt.* (1991 m. lapkričio 19 d. Sprendimas, C-6/90 ir C-9/90, Rink. p. I-5357) prasme.

44 Todėl į antrąjį klausimą reikia atsakyti taip, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis atitinka visas tiesioginio veikimo sąlygas ir todėl suteikia privatiems asmenims teisių, kuriomis jie gali tiesiogiai remtis nacionaliniuose teismuose. Tačiau nacionalinis teismas privalo patikrinti, ar šia nuostata galima remtis tokios įstaigos, kokia yra MIBI, atžvilgiu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

45 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (pirmoji kolegija) nusprendžia:

1. **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 aiškintinas kaip draudžiantis nacionalinės teisės aktus, pagal kuriuos transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimas neapima atsakomybės už asmenų, keliaujančių motorinės transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams ir kurioje jiems nėra įrengta sėdimų vietų, sužalojimą.**

2. **Trečiosios direktyvos 90/232 1 straipsnis atitinka visas tiesioginio veikimo sąlygas ir todėl suteikia privatiems asmenims teisių, kuriomis jie gali tiesiogiai remtis nacionaliniuose teismuose. Tačiau nacionalinis teismas privalo patikrinti, ar šia nuostata galima remtis tokios įstaigos, kokia yra *Motor Insurers Bureau of Ireland* (MIBI), atžvilgiu.**

Parašai.