TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. kovo 17 d.*

Byloje C-484/09

dėl *Tribunal da Relação do Porto* (Portugalija) 2009 m. lapkričio 24 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2009 m. lapkričio 30 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Manuel Carvalho Ferreira Santos

prieš

Companhia Europeia de Seguros SA,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J. N. Cunha Rodrigues, teisėjai A. Arabadjiev (pranešėjas), A. Rosas, A. Ó Caoimh ir P. Lindh,

* Proceso kalba: portugalų.

generalinė advokatė V. Trstenjak,
kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— Portugalijos vyriausybės, atstovaujamos L. Inez Fernandes,

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir J. Möller,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* L. Ventrella,

— Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer,

— Europos Komisijos, atstovaujamos N. Yerrell ir M. Telles Romão,

susipažinęs su 2010 m. gruodžio 7 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo (OL L 103, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10; toliau – Pirmoji direktyva) 3 straipsnio 1 dalies, 1983 m. gruodžio 30 d. Antrosios Tarybos direktyvos 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 8, 1984, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 7 t., p. 3; toliau – Antroji direktyva) 2 straipsnio 1 dalies ir 1990 m. gegužės 14 d. Trečiosios Tarybos direktyvos 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 129, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249; toliau – Trečioji direktyva) 1 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant ginčą tarp M. Carvalho Ferreira Santos (toliau – M. Carvalho) ir *Companhia Europeia de Seguros SA* (toliau – *Europeia de Seguros*) dėl šios bendrovės išmokos pagal motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, skirtos atlyginti žalą, kurią M. Carvalho patyrė susidūrus jo ir valdytojo, apsidraudusio civilinę atsakomybę bendrovėje *Europeia de Seguros*, transporto priemonėms.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Pagal Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį:

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

4 Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„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 [nuostolius] padariusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti juos žinojus, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

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

5 Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje numatyta:

„Nepažeidžiant [Antrosios direktyvos] 2 straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos nuostatų, [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas apima

atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo.

<...>“

6 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/14/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, (OL L 149, p. 14), 4 straipsnyje „Direktyvos 90/232/EEB pakeitimai“ numatyta:

„Direktyva 90/232/EEB iš dalies keičiama taip:

<…>

2) įterpiamas šis straipsnis:

„1a straipsnis

[Pirmosios] direktyvos 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. Šis straipsnis nepažeidžia nei nuostatų dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatų dėl žalos dydžio.“

<…>“

7 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (OL L 263, p. 11) 12 straipsnyje „Specialios nukentėjusių asmenų kategorijos“ numatyta:

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

<…>

3. 3 straipsnyje nurodytas draudimas apima draudimo apsaugą žalos asmeniui 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.

Šis straipsnis nepažeidžia nei nuostatų dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatų dėl žalos dydžio.“

Nacionalinė teisė

8 Pagal Portugalijos civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalį:

„Asmuo, faktiškai valdantis bet kokią antžeminio transporto priemonę ar ją naudojantis savo interesais arba vykdydamas kieno nors įgaliojimus, atsako už pavojų, kurį gali kelti transporto priemonė, net jeigu ji ir nevažiuoja.“

9 Pagal to paties kodekso 504 straipsnio 1 dalį:

„Dėl transporto priemonių padarytos žalos atsiradusios atsakomybės naudos gavėjai yra tretieji asmenys ir vežami žmonės.“

10 Portugalijos civilinio kodekso 506 straipsnyje numatyta:

„1. Jei susiduria dvi transporto priemonės ir dėl to padaroma žala vienai jų ar abiem, o nė vienas vairuotojas nėra kaltas dėl eismo įvykio, atsakomybė padalijama proporcingai kiekvienos transporto priemonės padarytos žalos dydžiui. Jei žalą padaro tik viena transporto priemonė ir nė vienas vairuotojas nėra kaltas, nuostolius turi atlyginti tik tas asmuo, kurio vairuojama transporto priemonė padarė žalą.

2. Jei kyla abejonių, laikoma, kad abi transporto priemonės vienodai prisidėjo prie žalos atsiradimo ir abu vairuotojai vienodai kalti.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

11 2000 m. rugpjūčio 5 d. M. Carvalho vairuojamas motoroleris susidūrė su A. P. Nogueira Teixeira vairuojamu lengvuoju automobiliu. M. Carvalho patyrė kaukolės traumą ir todėl keliems mėnesiams buvo paguldytas į ligoninę. Nuo to laiko jis nebegali užsiimti profesine veikla.

12 Po šio eismo įvykio M. Carvalho pateikė ieškinį prieš *Europeia de Seguros* kaip A. P. Nogueira Teixeira motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudikę. Šiuo ieškiniu M. Carvalho siekia prisiteisti 154 456,36 euro turtinei ir neturtinei žalai, kurią jis patyrė dėl šio eismo įvykio, atlyginti.

13 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatavo, kad nė vienas iš vairuotojų nėra kaltas už eismo įvykį. Esant abejonių dėl eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų prisidėjimo prie žalos atsiradimo laipsnio taikytina Portugalijos civilinio kodekso 506 straipsnio 2 dalis, kurioje nustatyta vienoda abiejų transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė.

14 Šio teismo teigimu, žalą sukėlusios transporto priemonės valdytojo atsakomybė sumažinama proporcingai žalą patyrusio transporto priemonės valdytojo prisidėjimui prie minėtos žalos atsiradimo. Dėl tokio atsakomybės ribojimo atitinkamai sumažėjo ir žalos atlyginimo, kurį *Europeia de Seguros* privalo išmokėti žalą patyrusiam asmeniui pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, dydis.

15 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog dėl aplinkybės, kad žalą patyręs vairuotojas pats prisidėjo prie transporto priemonių susidūrimo sukeltos žalos, jis nepraranda nukentėjusiojo asmens statuso Pirmosios direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje pavartota prasme. Todėl nukentėjusiojo vairuotojo atžvilgiu, kalbant apie su jo kūno sužalojimu susijusių išlaidų kompensavimą, taikomas nuo eismo įvykio nukentėjusio asmens apsaugos principas, Teisingumo Teismo nagrinėtas 2005 m. birželio 30 d. Sprendime *Candolin ir kt.* (C-537/03, Rink. p. I-5745).

16 Remdamasis šiuo principu Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos galima sumažinti arba riboti žalos atlyginimą per eismo įvykį sužalotiems asmenims motyvuojant tuo, kad jie prisidėjo prie jų patirtos žalos atsiradimo, yra nesuderinami su Sąjungos teisės aktais, nes jais iš Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnio atimamas veiksmingumas.

17 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ypač pažymi, kad Teisingumo Teismas, nors ir pripažino, kad civilinė atsakomybė yra valstybių narių kompetencijos sritis, patikslino, kad jos, įgyvendindamos šią kompetenciją, turi laikytis Sąjungos teisės, pagal kurią leidžiama sumažinti žalą patyrusiam asmeniui pagal privalomąjį transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimą mokėtiną žalos atlyginimą tik išskirtiniais atvejais ir kiekvieną atvejį įvertinus individualiai.

18 Atsižvelgęs į šią Teisingumo Teismo praktiką prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas suabejojo dėl pagrindinėje byloje taikomos civilinės atsakomybės sistemos suderinamumo su minėtomis Sąjungos teisės aktų nuostatomis.

19 Tokiomis aplinkybėmis *Tribunal da Relação do Porto* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar dviejų transporto priemonių susidūrimo atveju, kai nustatyta, kad dėl jo nekaltas nė vienas vairuotojas, tačiau vienas vairuotojas patyrė fizinių sužalojimų ir turtinių nuostolių (žalą patyręs asmuo, kuris prašo atlyginti žalą), galimybė taikyti atsakomybės už riziką padalijimą (Civilinio kodekso 506 straipsnio 1 ir 2 dalys), kuris turi tiesioginės įtakos žalą patyrusiam asmeniui išmokėtino turtinės ir neturtinės žalos dėl jo patirtų fizinių sužalojimų atlyginimo sumai (iš tikrųjų taikant tokį atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinių padarytą žalą padalijimą reikia proporcingai sumažinti žalos atlyginimo sumą), prieštarauja Bendrijos teisei, visų pirma [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 daliai, [Antrosios direktyvos] 2 straipsnio 1 daliai ir [Trečiosios direktyvos] 1 straipsniui, remiantis [Teisingumo Teismo] pateikiamu šių nuostatų aiškinimu?“

Dėl prejudicinio klausimo

20 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad jais draudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos 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 valdytojo prisidėjimo prie jų atsiradimo laipsniui ir, kilus abejonių šiuo klausimu, nustatoma, kad šis prisidėjimo laipsnis yra vienodas.

21 Portugalijos vyriausybė patikslina, kad, remiantis Portugalijos civilinio kodekso 483 ir 499 straipsniais, žalą patyrusio asmens teisė į žalos atlyginimą yra tiesiogiai ir proporcingai susijusi su civilinės atsakomybės dalimi, nustatyta remiantis minėto kodekso 506 straipsniu.

22 Vokietijos, Italijos ir Austrijos vyriausybės tvirtina, jog iš Pirmosios bei Antrosios direktyvų tikslo ir formuluotės matyti, kad jomis nesiekiama suderinti valstybių narių civilinės atsakomybės sistemų. Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslas buvo reglamentuoti privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apimtį, bet ne civilinės atsakomybės, taikomos eismo įvykiui, susijusiam su minėtomis transporto priemonėmis, sistemą.

23 Remiantis tuo darytina išvada, kad civilinę atsakomybę reglamentuojančiuose nacionalinės teisės aktuose nustatytų nuostolių paskirstymo kriterijų suderinamumas su Sąjungos teise nepriskirtinas Pirmosios ir Antrosios direktyvų taikymo sričiai. Be to, jų taikymas suponuoja, kad atlygintinos žalos apimties nustatymo klausimas jau buvo išspręstas taikant civilinės atsakomybės teisę.

24 Šiuo klausimu reikėtų priminti, jog iš Pirmosios ir Antrosios direktyvų preambulių matyti, kad jomis siekiama, pirma, užtikrinti laisvą ir transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra Sąjungos teritorijoje, ir jose esančių asmenų judėjimą ir, antra, garantuoti, kad nukentėjusieji šių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose būtų vertinami vienodai, neatsižvelgiant į konkrečią Sąjungos teritorijos vietą, kur įvyko eismo įvykis (1996 m. kovo 28 d. Sprendimo *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, Rink. p. I-1829, 13 punktas ir 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Rink. p. I-6711, 24 punktas).

25 Šiuo tikslu Pirmąja direktyva, kaip matyti ir iš jos aštuntos konstatuojamosios dalies, buvo įtvirtinta sistema, grindžiama prezumpcija, kad draudiminė apsauga apima transporto priemones, kurių įprasta buvimo vieta yra Sąjungos teritorijoje. Šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad valstybės narės privalo imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad draudimo apsauga apimtų transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinę atsakomybę (minėto Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 25 punktas).

26 Tačiau šiuo straipsniu (pirminės redakcijos) valstybėms narėms paliekama pareiga nustatyti žalą, kuriai taikoma apsauga, ir privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo tvarką. Siekiant sumažinti skirtumus tarp valstybių narių įstatymų dėl privalomojo draudimo apimties, kaip tai nurodyta ir Antrosios direktyvos trečioje konstatuojamoje dalyje, šios direktyvos 1 straipsniu civilinės atsakomybės srityje numatyta privaloma nustatytų dydžių neviršijančios žalos turtui ir asmeniui apsauga, o Trečiosios direktyvos 1 straipsniu ši pareiga išplėsta numatant šios apsaugos taikymą ir kitiems nei vairuotojas keleiviams (minėto Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 26 punktas).

27 Todėl Pirmosios direktyvos, patikslintos ir papildytos Antrąja ir Trečiąja direktyvomis, 3 straipsnio 1 dalimi valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad draudimo apsauga apimtų transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinę atsakomybę, ir, be kita ko, patikslinamos žalos rūšys bei tretieji žalą patyrę asmenys, kuriuos šio draudimo apsauga turėtų apimti (minėto Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 27 punktas).

28 Teisingumo Teismas jau yra pareiškęs nuomonę dėl šios pareigos pasekmių tretiesiems asmens, kiek tai susiję su padarytos žalos atlyginimu pagal apdraustojo asmens privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą.

29 Vadovaudamasis nukentėjusiųjų apsaugos tikslu, kuris nuolat nurodomas nagrinėjamose direktyvose, Teisingumo Teismas nusprendė, kad Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalimi draudžiama motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudikui pasinaudoti teisės nuostatomis arba sutarties sąlygomis tam, kad galėtų atsisakyti atlyginti eismo įvykio, kurį sukėlė apdrausta transporto priemonė, žalą nukentėjusiems tretiesiems asmenims (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Ruiz Bernáldez* 20 punktą ir *Candolin ir kt.* 18 punktą).

30 Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje tik pakartojama, jog ši pareiga taikoma ir draudimo poliso nuostatoms ar sąlygoms, nustatančioms, kad motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas negalioja tretiesiems asmenims padarytai žalai, kai apdraustą transporto priemonę naudoja ar vairuoja neįgaliotas asmuo, vairuotojo pažymėjimo neturintis asmuo arba asmuo, kuris nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų (minėtų sprendimų *Ruiz Bernáldez* 21 punktas ir *Candolin ir kt.* 19 punktas).

31 Tačiau reikia priminti, kad civilinės atsakomybės už transporto priemonėmis padarytą žalą draudimo apsauga, kurią privalu numatyti tretiesiems asmenims, yra atskira nuo apsaugos, kurią jie turi pagal apdraustojo asmens civilinę atsakomybės draudimą. Pirmąją apibrėžia ir garantuoja Sąjungos teisės aktai, o antrąją iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė (šiuo klausimu žr. 2007 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Farrell*, C-356/05, Rink. p. I-3067, 32 punktą).

32 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog iš Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų tikslo ir iš jų teksto matyti, kad jomis nesiekiama suderinti civilinės atsakomybės sistemų valstybėse narėse ir kad dabar galiojančioje Sąjungos teisėje valstybėms narėms palikta laisvė nustatyti transporto priemonių eismo įvykiams taikomą civilinės atsakomybės sistemą (minėtų sprendimų *Candolin ir kt.* 24 punktas ir *Farrell* 33 punktas).

33 Iš Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies formuluotės matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nesiekė nurodyti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės, kurią privalu drausti, tipo (kaltės ar rizikos draudimas).

34 Tačiau valstybės narės privalo užtikrinti, kad draudimo apsauga apimtų pagal jų nacionalinę teisę taikytiną civilinę atsakomybę, kaip tai numatyta jau minėtose trijų direktyvų nuostatose (minėto Sprendimo *Farrell* 33 punktas).

35 Be to, kalbant apie civilinės atsakomybės teisę, Teisingumo Teismas taip pat yra nusprendęs, kad savo kompetenciją šioje srityje valstybės narės turi įgyvendinti laikydamosi Sąjungos teisės, ypač Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnio (minėtų sprendimų *Candolin ir kt.* 27 punktas ir *Farrell* 34 punktas).

36 Todėl nacionalinės civilinės atsakomybės teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios transporto priemonių eismo įvykiuose patirtos žalos atlyginimą, negali panaikinti šių straipsnių veiksmingumo (minėtų sprendimų *Candolin ir kt.* 28 punktas ir *Farrell* 34 punktas).

37 Taip atsitiktų, jeigu dėl žalą patyrusio asmens atsakomybės už jo patirtą žalą, įvertintos remiantis nacionaline civilinės atsakomybės teise, jo prisidėjimo prie minėtos žalos padarymo jis savaime netektų teisės į žalos, už kurią yra atsakingas, atlyginimą pagal privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą arba tokia teisė būtų neproporcingai apribota.

38 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, kad nacionalinės teisės aktai, kuriuose nurodomi bendrieji ir abstraktūs kriterijai, neturėtų panaikinti ar neproporcingai apriboti keleivio teisės į žalos atlyginimą pagal privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą vien dėl jo prisidėjimo prie minėtos žalos atsiradimo. Tokios teisės apimtis gali būti sumažinta tik esant išimtinėms aplinkybėms ir tik įvertinus kiekvieną konkretų atvejį atskirai bei laikantis Sąjungos teisės (minėtų sprendimų *Candolin ir kt.* 30 punktas ir *Farrell* 35 punktas).

39 Šiuo atveju pagrindinė byla susijusi su žalos, kurią patyrė motorinės transporto priemonės vairuotojas susidūrus šiai transporto priemonei su kita transporto priemone nesant vairuotojų kaltės, atlyginimu taikant civilinę atsakomybę. Priešingai aplinkybėms, kurioms esant buvo priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* bei *Farrell*, vairuotojo patirtos žalos atlyginimo sumažinimą lemia ne civilinės atsakomybės draudimo apsaugos ribojimas, bet apdraustojo civilinės atsakomybės ribojimas remiantis taikytina civilinės atsakomybės sistema.

40 Pagal Portugalijos civilinio kodekso 506 straipsnio 1 dalį, jei susiduria dvi transporto priemonės ir dėl to padaroma žala vienai jų ar abiem, o nė vienas vairuotojas nėra kaltas dėl eismo įvykio, atsakomybė padalijama proporcingai kiekvienos transporto priemonės padarytos žalos dydžiui. Šio straipsnio 2 dalyje numatyta, kad jei kyla abejonių

dėl transporto priemonių prisidėjimo prie žalos atsiradimo laipsnio, laikoma, kad jis yra vienodas.

41 Kitaip tariant, pagrindinėje byloje taikytinais nacionalinės teisės aktais siekiama padalyti civilinę atsakomybę už žalą, padarytą susidūrus dviem transporto priemonėms nesant vairuotojų kaltės.

42 Šis atsakomybės padalijimas, kaip tai pažymėjo Portugalijos vyriausybė, lems kiekvieno vairuotojo privalomą žalos atlyginimą pagal jų atitinkamą civilinę atsakomybę už dėl susidūrimo atsiradusią žalą.

43 Priešingai atitinkamam teisiniam kontekstui, kuriam esant buvo priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* bei *Farrell*, Portugalijos civilinio kodekso 506 straipsnis savaime negali panaikinti nukentėjusių asmenų, šiuo atveju – kūno sužalojimų susidūrus su kita motorine transporto priemone patyrusio motorinės transporto priemonės vairuotojo, teisės į žalos atlyginimą pagal privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą arba ją neproporcingai apriboti. Šia nuostata iš esmės tik numatoma, kad civilinė atsakomybė padalijama proporcingai kiekvienos transporto priemonės prisidėjimui prie žalos atsiradimo, o tai turi įtakos žalos atlyginimo dydžiui.

44 Todėl reikia konstatuoti, jog ši nuostata neturi įtakos Sąjungos teisėje numatytai garantijai, kad trijų minėtų direktyvų nuostatas atitinkančio draudimo apsauga apimtų pagal nacionalinę teisę taikytiną civilinės atsakomybės sistemą.

45 Be to, šią išvadą patvirtina Direktyva 2005/14 į Trečiąją direktyvą įterptas 1a straipsnis, kuriame, kalbant apie žalos asmeniui ir turtui, kurią patiria pėstieji, dviratininkai ir kiti nemotorinių transporto priemonių valdytojai, atlyginimą, daroma nuoroda į nacionalinę civilinę teisę. Kadangi šioje nuostatoje numatyta, kad minėtą žalą apima privalomasis motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas, jei nukentėję asmenys turi teisę į žalos atlyginimą remiantis nacionaline teise, kitaip negali būti kalbant apie transporto priemonės vairuotoją, kai jis tuo pačiu metu yra ir auka, ir kartu su kitu vairuotoju atsakingas už jo per eismo įvykį su kita transporto priemone patirtus kūno sužalojimus. Be to, šiuo aspektu iš Direktyvos 2009/103/EB 12 straipsnio matyti, jog tai, kad privalomasis draudimas apima specifinei kategorijai aukų, t. y. nemotorinių transporto priemonių valdytojams ir keleiviams, padarytą žalą, nelemia nei atsakomybės, nei minėtos atlygintinos žalos dydžio.

46 Atsižvelgiant į prieš tai išdėstytas aplinkybes į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip: Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis, Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad jais nedraudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos 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 jos atsiradimo laipsniui ir, kilus abejonių šiuo klausimu, nustatoma, kad šis prisidėjimo laipsnis yra vienodas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

47 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 (antroji kolegija) nusprendžia:

1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo 3 straipsnio 1 dalis, 1983 m. gruodžio 30 d. Antrosios Tarybos direktyvos 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo 2 straipsnio 1 dalis ir 1990 m. gegužės 14 d. Trečiosios Tarybos direktyvos 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo 1 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad jais nedraudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos 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 jos atsiradimo laipsniui ir, kilus abejonių šiuo klausimu, nustatoma, kad šis prisidėjimo laipsnis yra vienodas.

Parašai.