TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. birželio 9 d. *

Byloje C-409/09

dėl *Supremo Tribunal de Justiça* (Portugalija) 2009 m. spalio 2 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2009 m. spalio 27 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

prieš

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai D. Šváby (pranešėjas), G. Arestis, J. Malenovský ir T. von Danwitz,

* Proceso kalba: portugalų.

generalinis advokatas N. Jääskinen,
posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2011 m. sausio 27 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— Ambrósio Lavrador ir Olival Ferreira Bonifácio, atstovaujamų *advogado* L. Saraiva,

— *Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA*, atstovaujamos *advogado* J. M Fonseca,

— Portugalijos vyriausybės, atstovaujamos L. Inez Fernandes ir D. Marinho Pires,

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller ir J. Kemper,

— Latvijos vyriausybės, atstovaujamos K. Drēviņa ir M. Borkoveca,

— Europos Komisijos, atstovaujamos N. Yerrell, M. Teles Romão ir P. Guerra e Andrade,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

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), 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) 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) išaiškinimo.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant J. M. Ambrósio Lavrador ir M. C. Olival Ferreira Bonifácio bei *Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA* (toliau – *Fidelidade-Mundial*) ginčą dėl šios bendrovės išmokos pagal motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, skirtos atlyginti žalą, kurią ieškovai pagrindinėje byloje patyrė dėl kelių eismo įvykio, kuriame dalyvavo dviračiu važiavęs jų nepilnametis sūnus ir transporto priemonė, kurios valdytojo civilinė atsakomybė buvo apdrausta bendrovėje *Fidelidade-Mundial*.

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 nuostolį padariusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti juos žinojus, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

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

5 Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje numatyta:

„Nepažeidžiant [Antrosios direktyvos] 2 straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos nuostatų, [Pirmosios direktyvos] 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, 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, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu (OL L 149, p. 14), 4 straipsnyje „Direktyvos 90/232/EEB pakeitimai“ nustatyta:

„<...>

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 Pagal Direktyvos 2005/14 16 konstatuojamąją dalį:

„Pėsčiųjų, dviratininkų ir kitų nemotorinių transporto priemonių valdytojų, kurie paprastai esti silpniausia šalis įvykio metu, žala asmeniui arba turtui turėtų būti apdrausta privalomuoju su įvykiu susijusios transporto priemonės draudimu, jeigu jie

turi teisę į žalos atlyginimą pagal nacionalinę civilinę teisę. Ši nuostata neturi poveikio nei civilinei atsakomybei, nei žalos atlyginimo dydžiui konkretaus įvykio atveju pagal nacionalinius įstatymus."

8 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

9 Pagal Portugalijos civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalį:

„Asmuo, faktiškai, 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.“

10 Šio kodekso 504 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

11 Pagal minėto kodekso 505 straipsnį:

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

12 To paties kodekso 570 straipsnyje numatyta:

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

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

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

13 2002 m. liepos 12 d. ieškovų pagrindinėje byloje nepilnametis sūnus važiuodamas dviračiu susidūrė su *Fidelidade-Mundial* bendrovėje apdraustu automobiliu. Per šį nelaimingą atsitikimą berniukas žuvo.

14 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šiuo klausimu nurodo, kad žemesniųjų instancijų teismai nustatė, jog nelaimingas atsitikimas įvyko apie 20.20 val. kaimo vietovėje, gatvėje, išilgai kurios stovi namai, ir kad vaikas važiavo priešinga eismui kryptimi ir nesilaikė pirmumo taisyklių.

15 Ieškovai pagrindinėje byloje pareiškė ieškinį *Fidelidade-Mundial*, kuri yra avarijoje, per kurią nukentėjo jų sūnus, dalyvavusio automobilio draudikas, dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės. Šiuo ieškiniu ieškovai prašė

kaip minėto nelaimingo atsitikimo sukeltos materialinės ir moralinės žalos atlyginimą priteisti 207 080,78 EUR kompensaciją ir padengti gydymo ir medicininės priežiūros išlaidas bei atlyginti bet kokius materialinius nuostolius.

16 Pirmosios ir apeliacinės instancijų teismams atmetus ieškinį, ieškovai pagrindinėje byloje kreipėsi į *Supremo Tribunal de Justiça*.

17 Dėl nelaimingo atsitikimo, nuo kurio nukentėjo ieškovų pagrindinėje byloje sūnus, aplinkybių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis pirmosios ir apeliacinės instancijos teismų priimtais sprendimais, pažymi, kad vienintelis avarijos kaltininkas yra mažametis, kuris važiavo priešinga eismui kryptimi ir nesilaikė pirmumo taisyklių, o automobilio vairuotojas nepažeidė nė vienos eismo taisyklėse jam nustatytos pareigos, todėl jam negalima priskirti atsakomybės nei už didesnio pavojaus šaltinį, nei dėl kaltės.

18 Tačiau savo sprendime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi ieškovų pagrindinėje byloje teiginius, kad iš automobilio vairuotojo buvo galima reikalauti ypatingo dėmesio ir itin atsargaus elgesio, nes avarijos vieta jam buvo pažįstama ir jis žinojo, kad ten nuolat lankosi vaikai. Pagal tuos pačius teiginius nerūpestingas šio vairuotojo elgesys taip pat buvo žalos padariusio įvykio priežastis.

19 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Teisingumo Teismas, nors ir pripažino, kad civilinė atsakomybė yra valstybių narių kompetencijos sritis, savo 2005 m. birželio 30 d. Sprendime *Candolin e.a.* (C-537/03, Rink. p. I-5745) patikslino, kad jos, įgyvendindamos šią kompetenciją, turi laikytis Sąjungos teisės ir negali padaryti Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų nuostatų neveiksmingų.

Minėtos nuostatos netektų veiksmingumo, jei pagal nacionalinę teisę žalos atlyginimas būtų neproporcingai sumažintas ar netaikomas nukentėjusiajam vien dėl to, kad jis pats kaltas dėl patirtos žalos.

20 Atsižvelgęs į šią Teisingumo Teismo praktiką, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas suabejojo dėl pagrindinėje byloje taikomos civilinės atsakomybės sistemos suderinamumo su šio sprendimo 3–5 punktuose minėtomis Sąjungos teisės aktų nuostatomis.

21 Tokiomis aplinkybėmis *Supremo Tribunal de Justiça* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Trečiosios direktyvos <...> 1 straipsnio nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad jos draudžia pagal Portugalijos civilinę teisę, visų pirma pagal Civilinio kodekso 503 straipsnio 1 dalį, 504, 505 ir 570 straipsnius, kelių eismo įvykio, kuris įvyko nagrinėjamoje byloje nurodytomis laiko, būdo ir vietos aplinkybėmis, atveju netaikyti arba apriboti nepilnamečio asmens, kuris tapo eismo įvykio auka, teisę į žalos atlyginimą vien tuo pagrindu, kad tas asmuo iš dalies ar net visiškai kaltas dėl atsiradusios žalos?“

Dėl prejudicinio klausimo

22 Pirmiausia pažymėtina, kad, kaip teisingai pabrėžia Vokietijos vyriausybė, nors klausimas pateiktas tik dėl Trečiosios direktyvos 1 straipsnio, iš viso prašymo priimti prejudicinį sprendimą teksto matyti, kad savo klausimu prašymą pateikęs teismas iš

esmės siekia sužinoti, ar Pirmąją, Antrąją ir Trečiąją direktyvas reikia aiškinti kaip draudžiančias nacionalinėje teisėje apriboti arba netaikyti nelaimingo atsitikimo, kuriame dalyvavo motorinė transporto priemonė, aukos teisės į žalos atlyginimą dėl to, kad auka pati sukėlė žalą ar prisidėjo prie jos atsiradimo.

23 Šiuo klausimu pirmiausia reikėtų priminti, jog iš Pirmosios ir Antrosios direktyvų preambulių matyti, kad jomis siekiama, pirma, užtikrinti laisvą ir transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra Europos 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; 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, C-348/98, Rink. p. I-6711, 24 punktas ir 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos*, C-484/09, Rink. p. I-1821, 24 punktas).

24 Taigi Pirmąja direktyva, patikslinta ir papildyta Antrąja ir Trečiąja direktyvomis, 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 ir žalą patyrę tretieji asmenys, kuriuos šio draudimo apsauga turėtų apimti (žr. minėtų sprendimų *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 27 punktą ir *Carvalho Ferreira Santos* 27 punktą).

25 Tačiau reikia priminti, kad civilinės atsakomybės už transporto priemonėmis padarytą žalą draudimo apsauga, kurią privalu numatyti tretiesiems asmenims, yra atskirta nuo apsaugos, kurią jie turi pagal apdraustojo asmens civilinės atsakomybės draudimą. Pirmąją apibrėžia ir garantuoja Sąjungos teisės aktai, o antrąją iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė (minėto Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos* 31 punktas ir nurodyta teismų praktika).

26 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog iš Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų tikslo ir 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 (minėto Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos* 32 punktas ir nurodyta teismų praktika). Kiek tai susiję su eisme dalyvaujančių pėsčiųjų ir nemotorinių transporto priemonių valdytojų patirta žala, šią analizę patvirtina Trečiosios direktyvos 1a straipsnio nuostatos, pakartotos Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 3 dalyje.

27 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 *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* 29 punktas, 2007 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Farrell*, C-356/05, Rink. p. I-3067, 33 punktas ir minėto Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos* 34 punktas).

28 Antra, iš Teismo praktikos matyti, kad valstybės narės, įgyvendindamos šią kompetenciją, turi laikytis Sąjungos teisės, o nacionalinės teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios per transporto priemonių eismo įvykius patirtos žalos atlyginimą, negali panaikinti Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų veiksmingumo (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Ruiz Bernáldez* 19 punktą; *Candolin ir kt.* 27 ir 28 punktus bei *Farrell* 34 punktą).

29 Teisingumo Teismas patikslino, kad minėtos direktyvos netektų veiksmingumo, jei bendrais ir abstrakčiais kriterijais grindžiamu nacionalinės teisės aktu vien dėl nukentėjusiojo prisidėjimo prie žalos atsiradimo iš jo būtų atimta teisė į žalos atlyginimą iš privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo arba tokia teisė būtų neproporcingai apribota (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Candolin ir kt.* 29 punktą). Nukentėjusiajam mokamas jo patirtos žalos atlyginimas gali būti sumažinamas tik esant išimtinėms aplinkybėms ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį atskirai (minėto Sprendimo *Candolin ir kt.* 30 punktas).

30 Atsižvelgdamas į tai, Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis ir Trečiosios direktyvos 1 straipsnis draudžia nacionalinės teisės normas, leidžiančias atsisakyti išmokėti ar neproporcingai sumažinti iš privalomojo civilinės atsakomybės draudimo mokėtiną žalos atlyginimą, tai grindžiant keleivio prisidėjimu prie jo patirtos žalos atsiradimo (minėto Sprendimo *Candolin ir kt.* 35 punktas). Ši išvada buvo patvirtinta minėtame Sprendime *Farrell* (35 punktas).

31 Pažymėtina, kad, skirtingai nuo aplinkybių, kurioms esant buvo priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* bei *Farrell*, pagrindinėje byloje nukentėjusiųjų nuo kelių eismo įvykio teisei į patirtos žalos atlyginimą turi įtakos ne civilinės atsakomybės draudimo apsaugos ribojimas, bet apdraustojo vairuotojo civilinės atsakomybės ribojimas remiantis taikytina civilinės atsakomybės sistema.

32 Šiuo klausimu iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad Portugalijos civilinio kodekso 503 ir 504 straipsniais kelių eismo įvykio atveju įtvirtinama atsakomybė be kaltės, tačiau pagal šio kodekso 505 straipsnį 503 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą netaikoma, jei dėl eismo įvykio kaltas nukentėjusysis. Be to, jei nukentėjusysis savo kaltais veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo ar padidėjimo, Portugalijos civilinio kodekso 570 straipsnyje numatyta, kad, atsižvelgiant į šio asmens kaltės laipsnį, jis gali netekti visos ar dalies kompensacijos.

33 Kitaip tariant, pagal pagrindinėje byloje taikomus nacionalinės teisės aktus tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė šioje byloje, kelių eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą netaikoma, tik jei dėl šio įvykio visiškai kaltas nukentėjusysis. Be to, jei savo kaltais veiksmais nukentėjusysis prisidėjo prie savo patirtos žalos atsiradimo ar padidėjimo, pagal minėtus teisės aktus žalos atlyginimas mažinamas proporcingai jo kaltės laipsniui.

34 Priešingai atitinkamam teisiniam kontekstui, kuriam esant buvo priimti minėti sprendimai *Candolin ir kt.* bei *Farrell*, nukentėjusiajam prisidėjus prie savo patirtos žalos atsiradimo ar padidėjimo, minėtais teisės aktais savaime nepanaikinama ir neproporcingai neribojama 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. Taigi šie 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 (žr. minėto Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos* 43 ir 44 punktus).

35 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Pirmąją, Antrąją ir Trečiąją direktyvas reikia aiškinti kaip nedraudžiančias civilinę atsakomybę reglamentuojančių nacionalinės teisės nuostatų, kuriomis leidžiama atimti ar apriboti nukentėjusiojo nuo nelaimingo atsitikimo teisę reikalauti žalos atlyginimo iš eismo įvykyje dalyvavusios motorinės transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės draudiko, kiekvienu konkrečiu atveju įvertinus nukentėjusiojo visišką ar dalinę kaltę dėl patirtos žalos.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

36 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 (trečioji kolegija) nusprendžia:

1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyvą 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo, 1983 m. gruodžio 30 d. Antrąją Tarybos direktyvą 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo ir 1990 m. gegužės 14 d. Trečiąją Tarybos direktyvą 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo reikia aiškinti kaip nedraudžiančias civilinę atsakomybę reglamentuojančių nacionalinės teisės nuostatų, kuriomis leidžiama atimti ar apriboti nukentėjusiojo nuo nelaimingo atsitikimo teisę reikalauti žalos atlyginimo iš eismo įvykyje dalyvavusios motorinės transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės draudiko, kiekvienu konkrečiu atveju įvertinus nukentėjusiojo visišką ar dalinę kaltę dėl patirtos žalos.

Parašai.