

GENERALINIO ADVOKATO
L. A. GEELHOED IŠVADA,
pateikta 2005 m. kovo 10 d.¹

I — Įvadas

1. Šioje byloje *Korkein oikeus* (Aukščiausiasis teismas) pateikė Teisingumo Teismui keletą prejudicinių klausimų dėl 1972 m. balandžio 24 d. Direktyvos 72/166/EEB² (toliau – Pirmoji direktyva), 1983 m. gruodžio 30 d. Direktyvos 84/5/EEB³ (toliau – Antroji direktyva) ir 1990 m. gegužės 14 d. Direktyvos 90/232/EEB⁴ (toliau – Trečioji direktyva) dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo išaiškinimo.

2. Šiais prejudiciniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pagal nacionalinės teisės aktus iš transporto priemonės keleivio, patyrusio sužeidimų ir žinojusio arba turėju-

sio žinoti, kad motorinės transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu vairavo veikiamas alkoholio, gali būti visiškai arba iš dalies atimta teisė į apsaugą, kuri kyla iš Bendrijos direktyvų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu.

II — Bendrijos teisė

3. Nuo 1972 m. Bendrijos teisės aktų leidėjas priima direktyvas, skirtas valstybių narių įstatymams dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo suderinti.

¹ — Originalo kalba: olandų.

² — 1972 m. balandžio 24 d. 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).

³ — 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).

⁴ — 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).

4. Pirmoji direktyva numato žaliųjų kortų tikrinimo kertant sienas panaikinimą ir privalomojo civilinės atsakomybės draudimo dėl Bendrijos teritorijoje atsiradusios žalos įvedimą visose valstybėse narėse.

5. Pagal principą, kad nukentėjusiojo eismo įvykio metu žala turi būti atlyginta, kai atsakomybė yra nustatyta, Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis numato:

„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.“

6. Antrąją direktyva Bendrijos teisės aktų leidėjas siekė suderinti įvairius šio privalomojo draudimo turinio aspektus tam, kad nukentėjusiesiems eismo įvykio metu būtų užtikrinama minimali apsauga ir kad būtų sumažinti egzistuojantys šios draudiminės apsaugos apimties skirtumai.

7. Antroji direktyva yra susijusi su privalomojo draudimo taikymo sritimi, t. y. apimtimi, kuriai ji nustato minimalias sumas. Antrosios direktyvos 1 straipsnio 1 ir 2 dalys numato:

„1. Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas privalomai apima draudiminę apsaugą ir turtui padarytos žalos, ir žalos asmeniui atveju.

2. Nepažeidžiant jokių didesnių garantijų, kurias gali nustatyti valstybės narės, kiekviena valstybė narė reikalauja, kad privalomojo draudimo sumos būtų ne mažesnės kaip:

— žalos asmeniui atveju – 350 000 ekiu, kai yra tiksliai vienas nukentėjusysis; jeigu vienas žalos atlyginimo reikalavimas yra susijęs su daugiau negu vienu nukentėjusiuoju, ši suma yra dauginama iš nukentėjusiųjų skaičiaus,

— turtui padarytos žalos atveju – 100 000 ekiu vienam žalos atlyginimo reikalavimui, nepriklausomai nuo nukentėjusiųjų skaičiaus.

Valstybės narės gali vietoj nurodytų minimalių sumų numatyti minimalią 500 000 ekiu sumą žalos asmeniui atveju, jei vienas žalos atlyginimo reikalavimas yra susijęs su daugiau negu vienu nukentėjusiuoju, o žalos asmeniui ir turtui padarytos žalos atveju – minimalią bendrą 600 000 ekiu sumą vienam žalos atlyginimo reikalavimui, nepriklausomai nuo nukentėjusiųjų skaičiaus ir žalos pobūdžio.“

8. Pagal Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies pirmąją pastraipą „kiekviena valstybė narė imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą <...>, 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,

<...> yra laikomos niekinėmis įvykio metu nukentėjusių trečiųjų šalių reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu.“

9. Tačiau pagal 2 straipsnio 1 dalies antrąją pastraipą pirmojoje pastraipoje nurodytos nuostatos ar sąlygos gali būti taikomos tokių

asmenų atžvilgiu, kurie savo noru naudojami žala arba nuostolį padariusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti juos žinojus, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

10. Trečioji direktyva buvo priimta tam, kad būtų paaiškintos kelios nuostatos, susijusios su privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, nes dar buvo didelių draudiminės apsaugos apimtys skirtumų.

11. Pagal Trečiosios direktyvos penktą konstatuojamąją dalį tam tikrų valstybių narių privalomosios motorinių transporto priemonių keleivių draudiminės apsaugos sistemoje yra spragų. Norint apsaugoti šią ypač pažeidžiamą potencialių nukentėjusiųjų kategoriją, šios spragos turėtų būti panaikintos.

12. Galiausiai Trečiosios direktyvos 1 straipsnis numato:

„Nepažeidžiant Direktyvos 84/5/EEB 2 straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos nuostatų, Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalyje minimas draudimas apima atsako-

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

aplinkybes, turėjusias įtakos žalai atsirasti. Jeigu asmuo sąmoningai arba dėl didelio neatsargumo pats padarė žalą savo asmeniui, ši žala bus atlyginta tik tiek, kiek jos atsiradimą lėmė kitos aplinkybės.“

III — Taikytina nacionalinė teisė

13. Bendrosios nuostatos dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo yra įtvirtintos *Liikenevakuutuslaki* (toliau – Automobilių draudimo įstatymas). Žalą asmeniui ar turtui, padarytą važiuojant automobiliu, pagal minėtąjį įstatymą atlygina draudimas.

15. Automobilių draudimo įstatymo 7 straipsnio 3 dalis numato specialią nuostatą, susijusią su keleivio teise į patirtos žalos asmeniui atlyginimą iš draudiko, jei vairuotojas buvo paveiktas svaiginančiųjų medžiagų:

14. Automobilių draudimo įstatymo 7 straipsnio 1 dalyje nukentėjusiojo prisidėjimo klausimu nurodyta:

„Jeigu nukentėjusysis eismo įvykio metu pats prie jo prisidėjo, jam gali būti atsisakyta atlyginti bet kokią žalą, išskyrus jo patirtą žalą asmeniui, arba žalos atlyginimas gali būti sumažintas, atsižvelgiant į jo kaltę, transporto priemonės vairavimo būdą ir kitas

„Jeigu asmuo pats padarė žalą savo asmeniui vairuodamas transporto priemonę, ir vairuojant ar vėliau alkoholio kiekis jo kraujyje buvo ne mažesnis nei 1,2 promilės arba jo iškvėptame ore – ne mažesnis nei 0,6 miligramo, arba jis sukėlė žalą vairuodamas transporto priemonę veikiamas alkoholio arba (ir) kitų svaiginančių medžiagų, dėl kurių jo gebėjimas veikti be klaidų buvo labai susilpnėjęs, draudikas neatlygina žalos, išskyrus atvejus, kai yra specialus pagrindas atlyginti žalą. Šios nuostatos, susijusios su vairuotojo teise į atlyginimą, taip pat taikomos keleiviui, kuris žalos atsiradimo metu buvo automobilyje ir kuris žinojo ar turėjo žinoti apie minėtą vairuotojo būklę.“

IV — Faktinės aplinkybės ir proceso eiga

16. 1997 m. balandžio 24 d. Katja Candolin motina Tanja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi ir Veli-Matti Paananen važiavo pastarojo automobiliu, kurį vairavo Jarno Kalervo Ruokoranta. Važiuodamas 180 km/h greičiu kelio ruože, kuriame greitis buvo apribotas pirmiausia 80 km/h, vėliau – 60 km/h, J. K. Ruokoranta nesuvaldė automobilio ir nuvažiavo nuo kelio. Po važiavimo alkoholio kiekis J. K. Ruokoranta kraujyje buvo 2,08 promilės. Keleiviai taip pat buvo neblaivūs.

17. Šiame eismo įvykyje žuvo Tanja Candolin. J.-A. Viljaniemi išniro klubo sąnaris, o V.-M. Paananen buvo pažeisti smegenys, ir jis patyrė visišką stuburo paralyžių, kuris apėmė ir apatines galūnes. Buvo sugadinti J.-A. Viljaniemi drabužiai.

18. Automobilis buvo apdraustas *Pohjola* draudimo įmoneje.

19. Pirmosios instancijos teismas – *Porin käräjäoikeus* – J. K. Ruokoranta pripažino kaltą vairavus sunkinančiomis aplinkybėmis apsvaigus nuo svaiginančiųjų medžiagų, nu-

žudžius dėl didelio neatsargumo ir padarius sunkių kūno sužalojimų. Remiantis tuo, šis teismas paskyrė J. K. Ruokoranta laisvės atėmimo bausmę. Be to, *Käräjäoikeus* pripažino V.-M. Paananen kaltą leidus naudotis automobiliu neblaiviam asmeniui. Atsižvelgiant į jo patirtus sunkius sužeidimus, bausmė jam nebuvo skirta.

20. Pirmosios instancijos teismas nurodė J. K. Ruokoranta kas mėnesį iki 2000 m. rugsėjo 2 d. mokėti Katja Candolin alimentus ir atlyginti jai laidotuvių išlaidas. Be to, šis teismas nurodė kompensuoti J.-A. Viljaniemi gydymo ligoninėje išlaidas, atlyginti už drabužių sugadinimą ir padarytą neturtinę žalą. Pirmosios instancijos teismas J. K. Ruokoranta nurodė kompensuoti V.-M. Paananen priežiūros ir gydymo išlaidas, atlyginti padarytą neturtinę žalą ir kompensuoti už nuolatinio pobūdžio sužalojimus, invalidumą bei darbingumo netekimą, 24 metus kas mėnesį mokant pensiją. *Käräjäoikeus* laikėsi nuomonės, kad dėl tyčinio J. K. Ruokoranta veikų padarymo ir jų sunkumo kompensacijų nederėtų mažinti.

21. Dėl klausimo, ar J. K. Ruokoranta vairuoto automobilio draudikas turėjo mokėti nukentėjusiesiems paskirtą žalos atlyginimą, *Käräjäoikeus* nusprendė, kad keleivių grupė

kelias valandas kartu vartojo alkoholį ir kad vėliau jie patys susėdo į automobilį, kurį iškart po to turėjo vairuoti J. K. Ruokoranta. Visi turėjo pastebėti, kad J. K. Ruokoranta buvo neblaivus. Pagal Automobilių draudimo įstatymo 7 straipsnio 3 dalį nė vienas iš jų negali reikalauti žalos atlyginimo iš draudimo įmonės, jeigu nėra specialaus pagrindo atlyginti žalą minėtos nuostatos prasme.

neturi būti mažinimas dėl jo ekonominės padėties ar dėl tos aplinkybės, kad keleiviai prisidėjo prie jiems atsiradusios žalos. Dėl automobilio draudiko mokėtino žalos atlyginimo *Hovioikeus* pakeitė *Käräjäoikeus* sprendimą taip, kad draudimo įmonė neturi mokėti V.-M. Paananen padarytos žalos atlyginimo.

22. Dėl V.-M. Paananen *Käräjäoikeus* nusprendė, kad, atsižvelgiant į labai sunkius ir nuolatinio pobūdžio šio asmens sužalojimus bei J. K. Ruokoranta ekonominę padėtį, žalos atlyginimo netekimas būtų neteisingas ir kad V.-M. Paananen pripažintinas kompensacijas turi mokėti J. K. Ruokoranta vairuoto automobilio draudikas. Remiantis *Käräjäoikeus* argumentais, dėl Katja Candolin ir J.-A. Viljaniemi nebuvo specialaus pagrindo draudikui mokėti žalos atlyginimo.

24. Apskundus šį sprendimą *Korkein oikeus*, Katja Candolin, J.-A. Viljaniemi ir V.-M. Paananen reikalauja priteisti žalos atlyginimą iš draudiko. *Korkein oikeus* 2003 m. gruodžio 19 d. Nutartimi nusprendė pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnis, pagal kurį draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, naudojant transporto priemonę padarytos žalos asmeniui, arba kitas teisės aktas ar Bendrijos teisės principas apriboja galimybę nacionalinėje teisėje atsižvelgti į keleivio prisidėjimą prie žalos jam padarymo, nagrinėjant jo teisę reikalauti žalos atlyginimo iš privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmonės?

23. *Turun Hovioikeus* (Turku apeliacinis teismas) apeliaciniame procese nusprendė, kad žalos atlyginimas, kurį J. K. Ruokoranta turi sumokėti, atsižvelgiant į jo kaltės apimtį,

2. Ar teisės į eismo įvykio metu patirtos žalos atlyginimą iš privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmonės atėmimas ar apribojimas, grindžiamas transporto priemonės keleivio elgesiu, išskyrus Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje numatytą atvejį, nepažeidžia Bendrijos teisės? Ar taip būtų, jei, pavyzdžiui, asmuo įsėdo į transporto priemonę kaip keleivis, nors galėjo pastebėti, kad eismo įvykio ir žalos rizika buvo didesnė nei įprastai?

3. Ar Bendrijos teisė draudžia atsižvelgti į vairuotojo neblaivumą kaip į jo gebėjimui visiškai saugiai vairuoti automobilį turintį įtakos veiksnį?

4. Ar, kai transporto priemonės savininkas leidžia ją vairuoti neblaiviam asmeniui, Bendrijos teisė draudžia jo teisę į žalos asmeniui atlyginimą iš privalomojo civilinės atsakomybės draudimo įmonės vertinti griežčiau nei kitų keleivių teisę į žalos atlyginimą?“

daugiau ar mažiau, su keliomis išimtimis, yra pateikusių panašius argumentus, juos aptarsiu svarbiausių Suomijos vyriausybės pastabų santraukoje.

26. Suomijos vyriausybė laikosi nuomonės, kad Bendrijos teisė nesiekia suderinti teisės aktuose numatyto civilinės atsakomybės režimo. Tai išplaukia iš sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*⁵, kuriame Teisingumo Teismas pripažino, kad Bendrijos teisė neturi įtakos motorinių transporto priemonių valdytojų draudžiamos civilinės atsakomybės rūšims – atsakomybei už riziką arba atsakomybei už kaltę – atsakomybei, kurią turi apimti privalomasis atsakomybės draudimas. Direktyvos įpareigoja tik užtikrinti, kad būtų apdrausta įstatymuose numatyta valdytojų civilinė atsakomybė, susijusi su automobilių dalyvavimu kelių eisme. Todėl valstybės narės išlaikė teisę teisės aktuose nustatyti civilinės atsakomybės režimą, taikomą eismo įvykiams, įvykusiems dėl automobilių dalyvavimo kelių eisme.

V — Šalių pastabos

25. Nagrinėdamas pastabas pirmiausia aptarsiu Suomijos vyriausybės, Komisijos ir V.-M. Paananen pastabas. Kadangi Suomijos, Švedijos, Austrijos, Vokietijos ir Norvegijos vyriausybės bei draudimo įmonė *Polijola*

5 — 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimas *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* (C-348/98, Rink. p. I-6711, 23, 28 ir 29 punktai).

27. Bendrijos teisė nenustato apribojimų vertinant, kiek konkrečioje byloje nukentėjusysis prisidėjo prie žalos atsiradimo. Nacionalinės teisės aktai, susiję su atsakomybės režimu, įtvirtina taisyklę, pagal kurią nukentėjusiajam, kuris pats yra prisidėjęs prie žalos atsiradimo, padaryta žala neatlyginama arba nevisiškai atlyginama. Nacionalinis teismas turi nustatyti bendrųjų teisės nuostatų, susijusių su atsakomybe, taikymo apimtį konkrečioje byloje.

28. Žalos atlyginimas gali būti apribotas arba žala gali būti neatlyginta, jeigu nukentėjusysis sąmoningai sutiko su padidėjusia eismo įvykio rizika. Pagal bendruosius įstatymuose numatytos atsakomybės principus teismas gali apriboti žalos atlyginimą arba atmesti reikalavimą atlyginti žalą, jei asmuo sėdo į automobilį žinodamas, kad važiuojant bus aiškiai peržengtos įprastinės rizikos patirti žalą ribos. Bendrijos teisė nedraudžia sprendžiant klausimą dėl žalos atlyginimo apribojimo atsižvelgti į vairuotojo neblaivumo būklę. Be to, jeigu transporto priemonės, kurią vairuoja neblaivus asmuo, savininkas taip pat yra vienas iš keleivių, Bendrijos teisė nedraudžia jam nustatyti didesnės kaltės. Austrijos vyriausybė dar nurodo, kad transporto priemonės savininkas arba valdytojas nėra nukentėjęs tretysis asmuo, bet yra susijęs su draudiku sutartiniais santykiais, todėl transporto priemonės savininkas tokiu atveju turi būti vertinamas griežčiau nei kiti keleiviai.

29. Anot Vokietijos vyriausybės, direktyvos yra susijusios tik su teisiniais transporto priemonės draudiko ir jos savininko santykiais. Jos nereglamentuoja teisiųjų eismo įvykio kaltininko ir nukentėjusiųjų santykių. Šiems santykiams taikytini nacionalinės teisės aktai, susiję su žalos atlyginimu ir civiline atsakomybe.

30. Švedijos ir Austrijos vyriausybės pateikia dar vieną niuansą. Švedijos vyriausybė pažymi, kad žalos atlyginimo pritaikymas negali visiškai atimti teisės į žalos atlyginimą iš tam tikros asmenų kategorijos arba tam tikrai žalos rūšiai. Anot Austrijos vyriausybės, privalomojo civilinės atsakomybės draudimo atveju teisės aktų nuostatos ar sąlygos, įtrauktos į draudimo sutartį, negali nustatyti, kad draudikas savo pareigą atlyginti žalą keleiviams gali riboti arba draudiminės apsaugos nesuteikti tais atvejais, kai transporto priemonės vairuotojas buvo neblaivus.

31. Komisijos nuomone, prejudiciniai klausimai yra susiję su draudiko ir nukentėjusiųjų santykiais. Klausimai dėl nukentėjusiųjų atsakomybės ir su tuo susijusios pareigos jiems atlyginti žalą turi būti atsakyti remiantis nacionalinės teisės aktais.

32. Be to, jos nuomone, valdytojų civilinės atsakomybės draudimas negali nustatyti, kad apdraustos transporto priemonės keleivių patirtos žalos asmeniui ir turtui atlyginimas nemokamas visų pirma tuomet, kai transporto priemonės vairuotojas buvo neblaivus⁶. Šiai nuomonei pagrįsti Komisija pirmiausia nurodo sprendimą *Ruiz Bernáldez*⁷. Iš šio sprendimo aišku, kad Teisingumo Teismas atsižvelgia į situaciją, sukurtą pačių nukentėjusiųjų, bet tik Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies pirmojoje pastraipoje, kurioje vadinami išimtiniai atvejai, kai draudiminė apsauga nesuteikiama, nurodytais atvejais.

33. Be to, transporto priemonės savininko, kuris buvo keleivis transporto priemonėje, griežtesnis vertinimas prieštarautų Bendrijos teisei, nes Trečiosios direktyvos 1 straipsnis žalai atlyginti skiria tik vairuotoją ir keleivį.

34. Anot V.-M. Paananen, iš direktyvų išplaukia, kad transporto priemonių draudimu yra atlyginama visų keleivių, išskyrus vairuotojo, žala. Mokėti žalos atlyginimą gali būti atsisakyta tik esant ypatingoms aplinky-

bėms. Žalos atlyginimas turi būti taisyklė, nes keleiviams neįmanoma įrodyti, kad jie nežinojo apie vairuotojo neblaivumą.

VI — Vertinimas

35. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar valstybės narės nacionalinės teisės aktuose gali nustatyti kitus nei minimi direktyvose atsisakymo atlyginti žalą keleiviams pagal privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą pagrindus. Jeigu valstybės narės negali nustatyti kitų nei minimi direktyvose pagrindų, leidžiančių atsisakyti atlyginti žalą, reikia patikrinti, ar iš nukentėjusio keleivio, žinojusio ar turėjusio žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu vairavo būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, gali būti visiškai ar iš dalies atimta teisė į žalos atlyginimą pagal nacionalinės teisės aktus. Galiausiai kyla klausimas, ar transporto priemonės savininkas, kuris buvo keleivis transporto priemonėje, gali būti vertinamas griežčiau nei kiti keleiviai dėl tos aplinkybės, kad jis savo transporto priemonę leido vairuoti apsvaigusiam nuo alkoholio asmeniui.

6 — 1996 m. kovo 28 d. Sprendimas *Ruiz Bernáldez* (C-129/94, Rink. p. I-1829, rezoliucinės sprendimo dalies antroji pastraipa kartu su Trečiosios direktyvos 1 straipsniu).

7 — Nurodytas 6 išnašoje, 18–21 punktai.

A — Įvadinė pastaba

36. Šios trys direktyvos nustato būtinus reikalavimus teisės aktuose numatytam privalomajam motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimui. Pirmoji direktyva numato privalomojo civilinės atsakomybės už Bendrijos teritorijoje atsiradusią žalą draudimo visose valstybėse narėse įvedimą. Iš pradžių valstybėms narėms buvo palikta teisė reglamentuoti apdraustosios atsakomybės apimtį ir privalomojo draudimo sąlygas. 1984 m. Antrąja direktyva buvo numatyti reikalaujamo žalos asmeniui ir turtui atlyginimo apimtys būtinieji reikalavimai, kurie apibūdino eismo dalyvių Europos Bendrijoje riziką. Vėliau Trečioji direktyva išplėtė galiojimo sritį *ratione personae* kitiems nei vairuotojai transporto priemonių keleiviams.

37. Pagal direktyvas valstybės narės yra įpareigosios užtikrinti, kad teisės aktuose numatyta kiekvieno transporto priemonių savininko ar valdytojo civilinė atsakomybė naudojimosi šia transporto priemone atžvilgiu būtų apdrausta draudimo įmonės pagal draudimo sutartį⁸. Be to, visos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartys turi galioti visoje Bendrijos teritorijoje⁹, ir tos pačios vienkartinės įmokos pagrindu kiekvienoje valstybėje narėje turi būti garantuojama tokia

draudiminė apsauga, kurios reikalauja tos šalies įstatymai¹⁰. Žalos atlyginimo suderinimas visoje Europoje leidžia garantuoti pakankamą žalos atlyginimą nukentėjusiesiems, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje įvyko eismo įvykis¹¹.

38. Direktyvomis siekiama užtikrinti laisvą ir transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra Bendrijos teritorijoje, ir jose esančių asmenų judėjimą bei garantuoti, kad nukentėjusieji šių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose būtų vertinami vienodai, neatsižvelgiant į konkrečią Bendrijos teritorijos vietą, kurioje įvyko eismo įvykis¹².

39. Nukentėjusiųjų apsauga užima svarbią vietą šiose trijose direktyvose. Nors dar pagal Pirmąją direktyvą nukentėjusiųjų apsauga turėjo esminę reikšmę, Antroji ir Trečioji direktyvos dar labiau pagerino ir išplėtė potencialių nukentėjusiųjų teisinę padėtį. Vėlesnėmis direktyvomis siekiama panaikinti tam tikrus sistemos trūkumus, kurie iš dalies paaiškėjo tik laikui bėgant. Siekiant pagerinti nukentėjusiųjų padėtį, Antrąja direktyva nustatyta, kad tam tikros draudiminės ap-

10 — Trečiosios direktyvos 2 straipsnis.

11 — Antrosios direktyvos penkta konstatuojamoji dalis.

12 — Sprendimas *Ruiz Bernáldez* (nurodytas 6 išnašoje, 13 punktą).

8 — Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis.

9 — Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 2 dalis.

saugos netaikymo sąlygos negalioja nukentėjusiųjų atžvilgiu. Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalis aiškiai leidžia „kiekvieną kitokią praktiką, kuri yra palankesnė nukentėjusiajam“¹³. Trečiaja direktyva buvo išplėsta nukentėjusiųjų grupė, siekiant apsaugoti „ypač pažeidžiamą galimų nukentėjusiųjų kategoriją“, būtent keleivius.

Keleiviams, kurie eismo įvykio metu buvo automobilyje ir kurie žinojo ar turėjo žinoti apie vairuotojo būklę, padaryta žala taip pat atlyginama tik tuomet, kai tam yra specialus pagrindas.

B — *Ar valstybėms narėms leidžiama nacionalinės teisės aktuose nustatyti kitus nei minimi direktyvose atsisakymo atlyginti žalą keleiviams pagal privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą pagrindus?*

41. Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis reglamentuoja tam tikrus laikomus leistiniais atsisakymo atlyginti žalą pagrindus, kurie taikomi tik sutartiniais draudėjo ir draudiko santykiams, ir jais negali būti remiamasi trečiojo asmens, nukentėjusio eismo įvykio metu, nenaudai. 1 dalies antroji pastraipa numato išimtį. Minėti pagrindai gali būti taikomi tokiems keleiviams, kurie savo noru naudojosi žalą padariusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti juos žinojus, kad ta transporto priemonė buvo pavogta.

40. Suomijos įstatymų leidėjas yra priėmęs specialią nuostatą, susijusią su keleivio teise į patirtos žalos asmeniui atlyginimą iš draudiko tais atvejais, jei vairuotojas buvo paveiktas svaiginančiųjų medžiagų (Automobilių draudimo įstatymo 7 straipsnio 3 dalis). Ši nuostata buvo taikytina tuo metu, kai vyko nagrinėjamieji įvykiai. Ji nustato, kad žalą, kurią sukelia paveiktas svaiginančiųjų medžiagų vairuotojas, draudikas atlygina tik tuomet, kai tam yra specialus pagrindas.

42. Bendrijos teisės aktų leidėjas minėtomis nuostatomis siekė numatyti išimtį iš taisyklės, kad teisės aktų nuostatų ar sutarties sąlygų, įtrauktų į draudimo polisą, negalima taikyti eismo įvykio metu nukentėjusiems keleiviams ar tretiesiems asmenims jų nenaudai. Ši išimtis turi būti aiškinama siaurai ir laikoma esančia baigtinio pobūdžio, nes ji išreiškia nukrypimą nuo bendrosios taisyklės¹⁴. Bet koks kitas aiškinimas leistų

13 — Žr. generalinio advokato M. Lenz išvadą byloje *Ruiz Bernáldez* (nurodyta 6 išnašoje, 23 punktas).

14 — Žr. 1999 m. lapkričio 17 d. ELPA teismo sprendimo *Storebrand ir Finanger*, EFTA Court Report, p. 119, 25 punktą.

valstybėms narėms apriboti eismo įvykio metu nukentėjusių keleivių žalos atlyginimą tam tikromis žalos rūšimis. Tai lemtų skirtingą požiūrį į nukentėjusiuosius transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose, atsižvelgiant į vietą, kurioje įvyko eismo įvykis, o to direktyvomis kaip tik ir siekiama išvengti¹⁵.

43. Ši Antrosios direktyvos 2 straipsnio aiškinimą patvirtina Trečiosios direktyvos 1 straipsnis, kuriuo išplečiama nukentėjusiųjų grupė taip, kad ji apimtų keleivius, siekiant apsaugoti šią ypač pažeidžiamą galimų nukentėjusiųjų kategoriją. Šia priemone Bendrijos teisės aktų leidėjas sąmoningai siekė išplėsti apsaugos pagal direktyvas galiojimo sritį *ratione personae*. Atsižvelgdamas į direktyvos tikslą – nukentėjusiųjų apsaugą – aš laikausi nuomonės, kad nacionalinė nuostata, kuri iš pat pradžių automatiškai atmeta bet kokios draudiminės apsaugos galimybę, prieštarauja šioms trims direktyvoms.

44. Suomijos Automobilių draudimo įstatymo 7 straipsnio 3 dalis dėl tam tikrų elgesio elementų išskiria tam tikras apdraustųjų kategorijas, kurioms visiškai neatlyginama žala. Šią nuostatą pagrindžia prielaida dėl keleivio prisidėjimo, jei jis sėda į neblaivaus vairuotojo vairuojamą automobilį. 42 punkte aš padariau išvadą, kad Antrosios direktyvos

2 straipsnio 1 dalies antroji pastraipa pateikia baigtinį sąrašą atvejų, kai draudikas keleivių nenaudai gali taikyti teisės aktų nuostatas ar sutarties sąlygas, įtrauktas į draudimo polisą. Todėl valstybėms narėms neleidžiama nacionalinės teisės aktuose nustatyti kitų nei minimi direktyvose atsisakymo atlyginti žalą keleiviams pagal privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą pagrindų.

45. Šiuo klausimu dar norėčiau pastebėti, kad dėl to draudikas, remdamasis nacionalinės teisės aktų nuostatomis ar sutarties sąlygomis, negali atsisakyti atlyginti žalos keleiviams, nukentėjusiems apdraustos transporto priemonės sukulto eismo įvykio metu. Kitaip teisės, kurias keleivis įgijo pagal Trečiąją direktyvą, būtų iliuzinės.

46. Todėl mano atsakymas į 35 punkte suformuluotą klausimą yra toks, kad Bendrijos teisė draudžia atsisakyti atlyginti žalą keleiviams pagal privalomąjį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą kitais nei nurodyti Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje pagrindais.

15 — Žr. sprendimo *Ruiz Bernáldez* (nurodytas 6 išnašoje) 19 punktą ir ELPA teismo sprendimo *Storebrand ir Finanger* (nurodytas 14 išnašoje) 24 punktą.

C — Ar pagal nacionalinės teisės aktus gali būti visiškai ar iš dalies atimta teisė į žalos atlyginimą iš transporto priemonės keleivio, patyrusio žalą ir žinojusio ar turėjusio žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu vairavo būdamas apsvaigęs nuo alkoholio?

pačiam, remiantis nacionalinės teisės aktais, apriboti žalos atlyginimą arba atmesti reikalavimą atlyginti žalą. Nacionalinio teismo pareiga yra kiekvienu konkrečiu atveju atsižvelgus į aplinkybes ir pagal bendruosius teisės aktuose numatytas civilinės atsakomybės principus nustatyti ir, reikalui esant, apriboti žalos atlyginimą.

47. Direktyvos neįtvirtina specialių nuostatų dėl tam tikros atsakomybės rūšies pasirinkimo. Kaip išplaukia iš sprendimo *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira*, keleivio atsakomybės apimtis iš esmės nustatoma pagal nacionalinės teisės aktus¹⁶. Šiame sprendime Teisingumo Teismas nurodė: „Esant dabartinei Bendrijos teisės situacijai, valstybėms narėms palikta laisvė nustatyti transporto priemonių eismo įvykiams taikomą civilinės atsakomybės režimą, tačiau jos yra įpareigos užtikrinti, kad civilinė atsakomybė pagal jų nacionalinės teisės aktus būtų draudžiama, laikantis minėtų trijų direktyvų nuostatų.“

49. Tačiau taikant nacionalinės teisės aktus, susijusius su atsakomybe, negali būti nepaisoma direktyvų materialinių nuostatų.

48. Valstybėms narėms bet kuriuo atveju iš dalies palikta laisvė konkrečiu atveju spręsti dėl pareigos atlyginti žalą apimties. Nukentėjusiojo prisidėjimo apimtis ir to įtaka teisei į žalos atlyginimą iš esmės nustatomi pagal nacionalinės teisės aktus. Jeigu pagal šiuos aktus nustatoma vairuotojo atsakomybė ir nukentėjusiųjų teisė į žalos atlyginimą, tai draudikas pagal direktyvas yra įpareigotas jį išmokėti. Šios direktyvos draudžia draudikui

50. Paprastai keleiviui, kaip pasyviai kelių eismo dalyviui, retai galima pateikti kaltinimą dėl eismo įvykio. Tačiau asmuo, kuris sėda į automobilį žinodamas, kad važiuojant bus aiškiai peržengtos įprastinės rizikos patirti žalą ribos, sutinka su padidinta eismo įvykio rizika. Tai gali būti laikoma prisidėjimo forma. Ši prisidėjimo forma negali būti įstatymiškai siejama su pasekme taip, kad ji iš esmės užkerta kelią kiekvienam žalos atlyginimo reikalavimui.

51. Tik išimtiniais atvejais individualaus vertinimo pagrindu gali būti apribota nuken-

16 — Nurodytas 5 išnašoje, 29 punktas.

tėjusiojo žalos atlyginimo apimtis¹⁷. Ar taip yra iš tikrųjų šioje byloje, priklauso nuo aplinkybių, ypač nuo to, ar nukentėjusiojo elgesys konkrečioje situacijoje sukėlė rimtą pavojų ir ar jis, kaip keleivis, žinojo apie šį pavojų. Tai turi įvertinti nacionalinis teismas.

52. Todėl mano atsakymas į antrą klausimą yra toks, kad Bendrijos teisė nedraudžia nacionalinės teisės aktais iš dalies apriboti transporto priemonės keleivio, patyrusio žalą ir žinojusio ar turėjusio žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu vairavo apsvaigęs nuo alkoholio, kaip prie žalos padarymo prisidėjusio asmens, teisės į žalos atlyginimą. Apie tai sprendžia nacionalinis teismas individualaus vertinimo pagrindu ir atsižvelgdamas į aplinkybes.

D — Ar transporto priemonės savininkas, kuris buvo keleivis transporto priemonėje, gali būti vertinamas griežčiau dėl aplinkybės, kad jis savo transporto priemonę leido vairuoti apsvaigusiam nuo alkoholio asmeniui?

53. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, žalai atlyginti direktyva skiria tik vairuotoją ir

keleivį. Pagal Trečiosios direktyvos 1 straipsnį valdytojų civilinės atsakomybės draudimas apima atsakomybę už visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, dėl transporto priemonės naudojimo padarytą žalą. Pagal Antrosios direktyvos septintą konstatuojamąją dalį nukentėjusiųjų asmenų interesų labai tam tikras išimtis numatantys straipsniai turėtų būti taikomi tiktai draudiko ir už įvykį atsakingo asmens santykiams.

54. Tai reiškia, kad tais atvejais, kai vairuotojas, kuris nėra transporto priemonės savininkas ar registruotas valdytojas, sukelia eismo įvykį ir keleivis yra asmuo, apdraudęs transporto priemonę, teisinis apsidraudusiojo santykis su draudiku pereina žalą sukėlusiam asmeniui. Tokiu atveju pirminis apsidraudęs asmuo yra susietas teisiniu santykiu su draudiku tik kaip nukentėjęsysis. Kaip buvo pažymėta 39 punkte, šiose trijose direktyvose nukentėjusiųjų apsauga užima svarbią vietą.

55. Todėl transporto priemonės savininkas, kuris buvo keleivis transporto priemonėje, negali būti vertinamas griežčiau nei kiti keleiviai dėl aplinkybės, kad jis savo transporto priemonę leido vairuoti apsvaigusiam nuo alkoholio asmeniui.

17 — ELPA teismo sprendimo, nurodyto 14 išnašoje, 26 punktus.

VII — Išvada

56. Remiantis tuo, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Korkein oikeus* pateiktus prejudicinius klausimus atsakyti taip:

- „1. Bendrijos teisė draudžia atsisakyti atlyginti žalą transporto priemonių keleiviams pagal privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą kitais nei minimi 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 dalies antroje pastraipoje pagrindu.“

2. 1972 m. balandžio 24 d. 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, Antroji Tarybos direktyva 84/5 ir 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 nedraudžia nacionalinės teisės aktais iš dalies atimti teisės į žalos atlyginimą iš transporto priemonės keleivio, patyrusio žalą ir žinojusio ar turėjusio žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu vairavo apsvaigęs nuo alkoholio, kaip asmens, prisidėjusio prie žalos padarymo. Apie tai sprendžia nacionalinis teismas individualaus vertinimo pagrindu ir atsižvelgdamas į aplinkybes.

3. Direktyva 72/166, Antroji direktyva 84/5 ir Trečioji direktyva 90/232 draudžia transporto priemonės savininką, kuris buvo keleivis transporto priemonėje, vertinti griežčiau nei kitus keleivius dėl aplinkybės, kad jis savo transporto priemonę leido vairuoti apsvaigusiam nuo alkoholio asmeniui.“