

GENERALINĖS ADVOKATĖS
CHRISTINE STIX-HACKL IŠVADA,
pateikta 2006 m. spalio 5 d.¹

I — Įvadas

II — Teisinis pagrindas

A — Bendrijos teisė

1. Šioje prejudicinėje byloje Teisingumo Teismas turėtų atsakyti į klausimą, ar motorinių transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo srityje asmuo yra laikomas „keleiviu“ pagal Tarybos direktyvos 90/232/EEB 1 straipsnį², kai jis yra nukentėjęs eismo įvykyje keliaudamas keleivių pervežimui neskirtoje transporto priemonėje, kurioje neįrengtos tokiam naudojimui skirtos sėdynės. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia Teisingumo Teismo, ar asmenys turi galimybę nacionaliniuose teismuose pasinaudoti Direktyvos 90/232 1 straipsnio suteiktomis teisėmis.

2. Pagal Tarybos direktyvos 72/166/EEB³ 1 straipsnį transporto priemonė apibrėžiama kaip „bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba“.

3. Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis nustato:

„Kiekviena valstybė narė <...> imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad transporto

¹ — Originalo kalba: prancūzų.

² — 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, toliau – Trečioji direktyva).

³ — 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, toliau – Pirmoji direktyva).

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.“

- asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, suteikiančio teisę vairuoti atitinkamą transporto priemonę,

arba

4. Antrosios Tarybos direktyvos 84/5/EEB⁴ 2 straipsnio 1 dalis numato:

„Kiekviena valstybė narė imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą, išduotą pagal Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalies reikalavimus, pagal kurias draudiminė apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba jas vairuoja:

- asmenys, kurie nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų,

- asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgalioti,

taikant Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnio 1 dalį, yra laikomos niekinėmis įvykio metu nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu.

arba

Tačiau 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.

⁴ — 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, toliau – Antroji direktyva).

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.“

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

5. Pagal Trečiosios direktyvos antrą, trečią, ketvirtą ir penktą konstatuojamąsias dalis:

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;

„kadangi Direktyvos 72/166/EEB 3 straipsnis reikalauja, kad kiekviena valstybė narė imtųsi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad 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;

<...>“

6. Pagal Trečiosios direktyvos 1 straipsnį:

kadangi Direktyva 84/5/EEB <...> labai sumažino privalomojo civilinės atsakomybės draudimo valstybėse narėse lygio ir apimties skirtumus; kadangi tačiau vis dar išlieka reikšmingų tokios draudiminės apsaugos skirtumų;

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

Šioje direktyvoje terminas „transporto priemonė“ yra vartojamas ta reikšme, kaip apibrėžta Direktyvos 72/166/EEB 1 straipsnyje.“

turėti sumokėti bet kuriam asmeniui (išskyrus asmenis, kuriems taikoma išimtis) dėl nuostolių arba atlyginimo už žalą asmeniui ar turtui, kilusią dėl naudotojo neatsargaus transporto priemonės naudojimo <...>“

B — Nacionalinė teisė

7. 1961 m. Kelių eismo įstatymo (*Road Traffic Act*, toliau — 1961 m. Įstatymas) 56 skyrius taip apibrėžia pareigą turėti su automobilio naudojimu susijusį draudimą:

8. 1961 m. Įstatymo 65 skyriaus 1 dalies a punkte, įtrauktame *Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992* (toliau — *Regulation 1992*), asmuo, kuriam taikoma išimtis, apibrėžiamas taip:

„1. Asmeniui (toliau — naudotojas) neleidžiama viešoje vietoje naudotis transporto priemone su mechaniniu varikliu, jei automobilio draudikas arba asmuo, kuriam taikoma išimtis, nėra atsakingas už dėl neatsargaus transporto priemonės naudojimo padarytą žalą, nebent jei galioja:

„a) Bet kuris asmuo, prašantis atlyginti žalą, atsiradusią dėl kūno sužalojimų, kurie atsirado jam būnant transporto priemonėje su mechaniniu varikliu <...>, su kuria susijęs nagrinėjamas dokumentas ir kuri yra kitokia nei transporto priemonė ar transporto priemonės su mechaniniu varikliu, sudarančios šios dalies tikslais ministro priimtais potvarkiais nustatytos klasės transporto priemonių visumą, kai tokie potvarkiai nenumato privalomojo civilinės atsakomybės draudimo keleiviams, esantiems:

a) patvirtintas draudimo polisas, kuriuo naudotojas ar bet kuris kitas asmuo, galintis būti atsakingas už naudotojo dėl neatsargaus transporto priemonės naudojimo padarytą žalą, yra apdraustas dėl bet kokių neribotų sumų <...>, kurias naudo-tojas arba jo asmeninis atstovas gali

i) bet kurioje transporto priemonės su mechaniniu varikliu dalyje, išskyrus

dideles viešosios paskirties transporto priemonės, nebent ši transporto priemonės dalis nėra skirta <...> ir joje yra įrengtos sėdynės keleiviams;

b) motociklai, pagaminti su keleiviams skirtomis sėdynėmis.

<...>“

2. Šio straipsnio 1 dalies a punktas įsigalioja 1995 m. gruodžio 31 dieną.

9. Remiantis 1961 m. Įstatymo 5 skyriaus ir 65 skyriaus 1 dalies a punktu ministrui suteiktomis galiomis, ministras priėmė *Regulations 1992*, kurio 4 straipsnyje numatytas *Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962* (toliau – *Regulations 1962*) papildymas nauju 6 straipsniu, kuriame nurodoma:

3. Šio straipsnio 1 dalies b punktas įsigalioja 1998 m. gruodžio 31 dieną.“

„1. Įstatymo 65 skyriaus 1 poskyrio a dalies tikslais nurodomos šios transporto priemonės:

a) transporto priemonės, išskyrus motociklus, sukurtos ir pagamintos su keleiviams skirtomis sėdynėmis;

10. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad 1961 m. Įstatymo 56 skyrių ir 65 skyriaus 1 dalies a punktą aiškinant kartu galima daryti išvadą, kad transporto priemone besinaudojantis asmuo privalo turėti patvirtintą draudimo polisą, kuris apima jo atsakomybę už žalą, kurią patyrė automobiliu važiuavę asmenys, išskyrus asmenis, kuriems taikoma išimtis. Asmenys, kuriems taikoma išimtis, yra tie, kurie reikalauja atlyginimo už žalą, patirtą jiems esant kitokios rūšies transporto priemonėje nei nustatyta ministro potvarkiuose. Dėl to, ministro potvarkiuose nurodytų transporto priemonių atžvilgiu yra įtvirtinta pareiga turėti privalomąją civilinės atsakomybės draudimą dėl žalos, padarytos transporto

priemonėje važiuavusiems asmenims. Vis dėlto, nustatydamas transporto priemonę ar transporto priemonių klasę, ministras neturi teisės išplėsti pareigos turėti draudimą dėl žalos, padarytos asmenims, važiuojantiems bet kurioje šios transporto priemonės ar transporto priemonių klasės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kurioje nėra įrengtos sėdynės.

III — Faktinės aplinkybės ir pagrindinės bylos nagrinėjimas bei prejudiciniai klausimai

11. E. Farrell, būdama transporto priemonės keleive, tapo 1996 m. sausio 26 d. įvykusio kelių eismo įvykio auka. Transporto priemonės savininkas ir vairuotojas A. Whitty nesuvaldė transporto priemonės, kuri atsitrenkė į sieną. Ši transporto priemonė buvo furgonas, neskirtas ir nepagamintas keleiviams vežti galinėje dalyje, kurioje nebuvo įrengtos galinės sėdynės. Eismo įvykio metu E. Farrell sėdėjo ant grindų transporto priemonės gale, t. y. transporto priemonės dalyje, kurioje neįrengtos sėdynės.

12. Po įvykio buvo nustatyta, kad A. Whitty nebuvo apsidraudęs. Dėl šios priežasties E. Farrell kreipėsi į MIBI dėl žalos atlyginimo

pagal 1988 m. su Aplinkos ministerija sudarytą susitarimą (toliau – susitarimas). Šiuo susitarimu MIBI įsipareigojo atlyginti nuostolius nukentėjusiesiems kelių eismo įvykiuose, kuriuose vairuotojai nesilaikė 1961 m. Įstatyme nustatytos pareigos apsidrausti privalomuoju draudimu.

13. Tačiau MIBI atsisakė atlyginti E. Farrell nuostolius motyvuodama tuo, kad ši važiavo transporto priemonės dalyje, kuri nebuvo nei skirta, nei pagaminta keleiviams vežti. Ji nusprendė, kad atsakomybė už žalą, atsiradusią dėl kūno sužalojimo, ieškovei nėra atsakomybė, kurią reikėjo privalomai apdrausti pagal 1961 m. Įstatymą, todėl jai netaikomas susitarimas ir MIBI neprivalo atlyginti E. Farrell nuostolių, nei vykdyti sprendimo, kuris galėjo būti priimtas E. Farrell naudai A. Whitty atžvilgiu.

14. 1997 m. rugsėjo mėn. E. Farrell pradėjo procesinius veiksmus prieš visus atsakovus pagrindinėje byloje. 2001 m. liepos mėn. buvo priimtas nuosprendis, kuriuo A. Whitty pripažintas kaltas. Patirtų nuostolių įvertinimas buvo atidėtas iki bus priimtas sprendimas dėl bylos esmės.

15. Pateikdama savo argumentus ieškovė prašė priimti sprendimą, kuriuo būtų pri-

pažinta, kad kelių eismo įvykio metu galiojusiais nacionalinės teisės aktais buvo neteislingai perkeltos visos atitinkamos Pirmosios direktyvos, iš dalies pakeistos Trečiąja direktyva, nuostatos ir būtent Trečiosios direktyvos 1 straipsnis. Nacionaliniame teisme įgaliotos valdžios institucijos ir MIBI neigė, kad kelių eismo įvykio metu galiojusios nacionalinės priemonės neteislingai perkėlė Trečiosios direktyvos 1 straipsnį. Todėl minėtos valdžios institucijos nurodė, kad kai nacionalinės teisės nuostatos nenumato privalomo draudimo, kad būtų padengta bet kurioje transporto priemonės su mechaniniu varikliu dalyje, išskyrus dideles viešosios paskirties transporto priemonės, nebent ši transporto priemonės dalis yra skirta ir pagaminta su sėdynėmis keleiviams, vežamų keleivių civilinė atsakomybė, jos tinkamai ir leistinai įgyvendina atitinkamas direktyvų nuostatas. Atitinkamos Bendrijos teisės nuostatos leidžia neišplėsti pareigos apsidrausti civilinės atsakomybės draudimu minėtoje transporto priemonės dalyje esančių asmenų atžvilgiu.

valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo 1 straipsnį Airija privalėjo nuo 1995 m. gruodžio 31 d., iki kurios ji turėjo perkelti su kitų nei motociklai transporto priemonių keleiviais susijusias šios direktyvos nuostatas, įvesti privalomą reikalavimą apsidrausti civilinė 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?

16. Šiomis aplinkybėmis *High Court of Ireland* Teisingumo Teismui pateikė šiuos prejudicinius klausimus:

IV — Analizė

A — Pirminės pastabos

„1. Ar pagal 1990 m. gegužės 14 d. Trečiosios Tarybos direktyvos 90/232/EEB dėl

17. Ši byla yra susijusi su Bendrijos teisės aktų nuostatomis, reglamentuojančiomis au-

tomobilių valdytojų privalomąjį civilinės atsakomybės draudimą. Šios nuostatos apima kelias direktyvas, skirtas palengvinti automobilių judėjimą tarp valstybių narių.

įsteigti garantinius fondus, kurių užduotis būtų atlyginti nenustatyta arba neapdrausta transporto priemone padarytą žalą turtui ir asmeniui⁶.

18. Kalbant apie motorines transporto priemones, Pirmojoje direktyvoje yra nustatyta pareiga apsidrausti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, kad būtų padengti nuostoliai, atsiradę dėl kūno sužalojimų. Draudimo apsauga turi apimti kitų valstybių narių teritorijoje padarytą žalą pagal šiose valstybėse galiojančius teisės aktus.

20. Trečiąją direktyva taip pat siekiama sumažinti skirtumus tarp valstybių narių, visų pirma užpildant su privalomąja keleivių draudimine apsauga susijusias spragas⁷. Trečiojoje direktyvoje taip pat numatytos nuostatos dėl draudimo apsaugos taikymo teritorijos ir garantijų fondų prieinamumo.

19. Antroji direktyva skirta sumažinti skirtumus tarp valstybių narių dėl privalomojo atsakomybės draudimo lygių ir turinio nustatant, pavyzdžiui, minimalius draudimo apsaugos dydžius. Be to, privalomasis draudimas turi apimti ir žalą asmeniui, ir turtui. Antroji direktyva taip pat nustato, kad sutarties sąlygos yra laikomos niekinėmis trečiųjų asmenų atžvilgiu, jei draudimo apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba kurias vairoja tam neįgalioti asmenys, asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, arba asmenys, kurie nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų⁸. Galiausiai Antroji direktyva įpareigoja

21. Ketvirtoji direktyva⁸, kuri nėra taikoma pagrindinės bylos aplinkybėmis, daugiausia susijusi su žalos atlyginimu, kai eismo nelaimė įvyksta ne nukentėjusiojo kilmės šalyje. Kad būtų supaprastinta trečiojo asmens teisė pareikšti ieškinį, direktyva leidžia jam imtis veiksmų valstybėje, kurioje jis gyvena, prieš už žalos atlyginimą atsakingą

6 — Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalis.

7 — Ypač žr. Trečiosios direktyvos penktą konstatuojamąją dalį: „<...> 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 — 2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) (OL L 181, p. 65, toliau – Ketvirtoji direktyva).

5 — Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalis.

atstovą, kurį toje šalyje paskyrė atsakingo asmens draudimo bendrovė.

vairuotojai turėtų sudaryti draudimo sutartį prie kiekvienos valstybės, į kurią jie atvyksta, sienos.

22. Galiausiai Direktyva 2005/14/CE⁹ atnaujiną ir patobulina Bendrijos automobilių draudimo sistemą, visų pirma išplėsdama Ketvirtojoje direktyvoje nustatytos teisės pareikšti tiesioginį ieškinį taikymą visiems nukentėjusiesiems.

24. Žaliosios kortos sistemos pagrindas yra nacionaliniai biurai¹⁰, kurie prisiima atsakomybę už įvykių dėl nelaimingų atsitikimų, kuriuos sukėlė užsieniečiai vairuotojai, tvarkymą bei reguliavimą ir suteikia garantijas automobilio draudimo sertifikatams („žalioji korta“), kuriuos savo apdraustiesiems išduoda dalyvaujančios draudimo bendrovės.

23. Svarbu pažymėti, kad Bendrijos teisės aktų nuostatos priimtos ankstesnių teisės aktų nuostatų, t. y. 1953 m. sausio 1 d. Jungtinių Tautų ekonominėje komisijoje Europai sukurtos žaliosios kortos sistemos, administruojamos 1949 m. Londone įkurtos institucijos – Biurų tarybos, pagrindu. Šios sistemos tikslas visų pirma yra užtikrinti, kad eismo įvykiuose nukentėjusieji tretieji asmenys nenukentėtų dėl to, kad žala jų turtui ar asmeniui buvo padaryta dėl užsieniečio vairuotojo, o ne jų valstybėje gyvenančio vairuotojo kaltės ir, antra, išvengti atvejų, kai

25. Apibendrinant reikia turėti omenyje, kad Bendrijos teisė numatė motorinių transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo įvedimą. Nukentėjusieji tretieji asmenys gali pareikšti tiesioginį ieškinį civilinės atsakomybės draudikui, o jei tai neįmanoma – toje teritorijoje atsakingam automobilių garantijų fondui. Kita vertus, Bendrijos teisėje nebuvo imtasi priemonių suderinti civilinės atsakomybės taisyklės eismo nelaimingų atsitikimų srityje. Šiomis sąlygomis kyla klausimas, ar ir kiek atsako-

9 — 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/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).

10 — Žr. sąvoką Pirmosios direktyvos 1 straipsnyje: „tai profesinė organizacija, įsteigta pagal Jungtinių Tautų Europos ekonomikos reikalų komisijos Vidaus transporto komiteto Kelių transporto pakomitečio 1949 m. sausio 25 d. priimtą Rekomendaciją Nr. 5 ir kuri vienija draudimo įmones, turinčias leidimą toje valstybėje užsiimti motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo verslu“.

mybę apdraudęs draudikas arba garantijų fondas trečiųjų asmenų atžvilgiu gali vadovautis ne vien tuo, kad nėra apdraustojo atsakomybės, bet ir trečiųjų asmenų veiksmais arba draudimo sutartyje numatytais išimtimis¹¹.

direktyvos neįpareigoja valstybių narių numatyti privalomojo civilinės atsakomybės draudimo dėl žalos, padarytos asmenims, vežamiems transporto priemonės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kuri nėra tam įrengta. Be to, ji pabrėžia, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis pakeitė valstybių įsipareigojimus privalomojo draudimo srityje ir nustatė pareigą užtikrinti, kad draudimas apimtų visus transporto priemonių keleivius. Taigi Trečioji direktyva šiuo klausimu valstybėms nepaliko jokios diskrecijos.

B — Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

1. Šalių argumentų santrauka

26. E. Farrell ir Komisija iš esmės mano, jog Trečiosios direktyvos 1 straipsnis reikalauja, kad privalomasis draudimas visose valstybėse narėse apimtų žalą, kilusią asmenims, važiuojantiems transporto priemonės dalyje, kuri neskirta keleiviams vežti ir kurioje tam neįrengtos sėdynės, o Airijos vyriausybė ir MIBI yra priešingos nuomonės.

27. Darydama nuorodą į *Withers*¹² bylą, E. Farrell teigia, kad Pirmoji ir Antroji

28. E. Farrell nurodo, kad nėra pateikiamas joks Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje nurodytos sąvokos „keleivis“ apibrėžimas. Iš byloje *Withers*¹³ priimtose nutarties išplaukia, kad keleiviai yra individai, važiuojantys transporto priemonėmis sėdėdami arba ne. Pagal ją, jei Trečiojoje direktyvoje vartojama sąvoka „keleivis“ būtų aiškinama kaip apibrėžianti tik sėdinčius asmenis, Teisingumo Teismas anksčiau minėtoje nutartyje nebūtų galėjęs vartoti žodžio „sėdėdami“. Be to, E. Farrell nurodo, kad Teisingumo Teismas taip pat mini keleivius pastraipoje, susijusioje su transporto priemonės dalimi, kurioje neįrengtos sėdimosios vietos. Akivaizdu, kad jei Teisingumo Teismas būtų norėjęs atskirti keleivius nuo kitų transporto priemone važiuojančių asmenų, jis būtų galėjęs vartoti sąvokas „asmuo“ arba „individas“, o ne „keleivis“.

11 — Šiuo klausimu žr. minėtą Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies nuostatą, o dėl garantijų fondų – Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalies trečiąją pastraipą.

12 — 2002 m. spalio 14 d. Teisingumo Teismo (pirmoji kolegija) nutartis *Withers* (C-158/01, Rink. p. I-8301).

13 — Minėta 12 išnaša, 21 punktas.

29. E. Farrell manymu, iš to išplaukia, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis turi būti aiškinamas kaip įpareigojantis valstybes narės įvesti privalomą reikalavimą apsidrausti civiline atsakomybe už žalą, padarytą asmenims, esantiems transporto priemonės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kurioje tam nėra įrengta sėdynių. Šios išvados nepaneigia Tarybos protokolo pastraipa dėl bendrosios pozicijos dėl Trečiosios direktyvos priėmimo, pagal kurią „Taryba ir Komisija paskelbia, kad 1 straipsnio nuostatos neužkerta kelio valstybių narių nacionalinės teisės nuostatoms, susijusioms su atlyginimu dėl eismo įvykio kaltam keleiviui, leistiną keleivių skaičių viršijančiam keleiviui arba keleiviui, vežamam transporto priemonėje, kuri neskirta vežti kitus nei vairuotojas asmenis“. Iš tikrųjų E. Farrell primena, kad pagal Teisingumo Teismo praktiką¹⁴ Tarybos protokole esančioje deklaracijoje nesant tiesioginės nuorodos į direktyvą, šis protokolą negali būti taikomas pastarosios aiškinimui.

30. Airijos vyriausybė mano, kad ji teisingai perkėlė Trečiąją direktyvą, nes ši direktyva neįpareigoja valstybių narių užtikrinti privalomo atsakomybės už žalą asmenims, važiuojantiems transporto priemonės dalyje,

kuri nebuvo skirta keleivių vežimui ir kurioje tam neįrengtos sėdimos vietos, draudimo.

31. Kadangi sąvoka „keleivis“ Trečiojoje direktyvoje neapibrėžta, Airijos vyriausybė mano, kad valstybės narės turi nustatyti, kurie iš transporto priemonėse keliaujančių asmenų laikomi „keleiviais“ Trečiosios direktyvos prasme. Airijos vyriausybės teigimu, vartojant „keleivio“ sąvoką būtinai daroma prielaida, kad transporto priemonėje įrengtos sėdimos vietos ir yra keleiviui skirta sėdynė. Toks požiūris atitiktų Tarybos tikslą nagrinėjamos direktyvos priėmimo metu. Airijos vyriausybė taip pat pabrėžia, kad Komisija yra nurodžiusi, jog Trečioji direktyva neužkerta kelio valstybėms narėms numatyti tokių apsaugos taikymo išimčių, kokios numatytos *Regulations 1992*¹⁵.

32. Airijos vyriausybė teigia, kad reikia atskirti sąvoką „keleivis“ Trečiosios direktyvos 1 straipsnio prasme nuo sąvokos „kelei-

14 — 1985 m. sausio 30 d. Sprendimas *Komisija prieš Daniją* (143/83, Rink. p. 427, 12 ir 13 punktai) ir 1991 m. vasario 26 d. Sprendimas *Antonissen* (C-292/89, Rink. 1991, p. I-745, 17 ir 18 punktai).

15 — Šiuo požiūriu Airijos vyriausybė remiasi 1990 m. gegužės 4 d. Europos Komisijos Finansinių institucijų ir bendrovių teisės generalinio direktorato direktoriaus laišku, kuriame, be kita ko, nurodoma, kad yra aišku, jog direktyvoje nesant „keleivio“ sąvokos valstybės narės akivaizdžiai turi tam tikrą laisvę nuspręsti, kokiais atvejais transporto priemonėje pavojingai ir tokiu būdu, kuris nebuvo numatytas automobilio gamintojo, važiuojantis asmuo nebūtų laikomas „keleiviu“.

vis“, kai ji vartojama platesne prasme apibrėžiant ką nors, esantį transporto priemonėje ar ant jos, išskyrus vairuotoją. Kalbant apie valstybėms narėms priklausančią diskreciją, kaip tai parodo *Mendes Ferreira*¹⁶ byla, Trečiojoje direktyvoje nesant jokio „keleivio“ sąvokos apibrėžimo, jos gali numatyti atvejus, kai transporto priemonėje ar ant jos pavojingai ir tokiu būdu, kuris nebuvo numatytas automobilio gamintojo, važiuojantis asmuo nebūtų laikomas keleiviu šios direktyvos 1 straipsnio prasme.

33. Be to, Airijos vyriausybė teigia, kad jos požiūris visiškai atitinka saugumo reikalavimus. Jos manymu, viena iš transporto priemonės paskirčių yra saugiai pervežti kitus keleivius nei vairuotojas. Šiuo požiūriu ši vyriausybė remiasi nuolatinėmis pastangomis pagerinti transporto priemonių saugumą ir nacionalinės bei Bendrijos teisės reikalavimais dėl saugos diržų transporto priemonėse įrengimo ir naudojimo¹⁷. Todėl Airijos

pasirinkimas nereikalauti privalomojo draudimo keleiviams, važiuojantiems transporto priemonės dalyse, kurios nėra skirtos keleiviams pervežti (pavyzdžiui, ekskavatoriaus kaušė), yra visiškai suderinamas su nacionaline politika kelių eismo saugumo srityje.

34. Su tokiu požiūriu būtų nesuderinama situacija, kai keleiviai važiuoja transporto priemonių dalyse, kurios nėra skirtos keleiviams pervežti ir kuriose nėra įrengtos atitinkamos tvirtinimo sistemos. Bendrijos teisės požiūriu taip pat būtų paradoksalu priimti direktyvas dėl transporto priemonių gamybos, įrengimo bei naudojimo, siekiant paderinti saugumą, nustatyti pareigą įrengti saugos diržus visiems keleiviams ir tuo pačiu metu reikalauti, kad, nesvarbu, kurioje transporto priemonės dalyje, pavyzdžiui, ant transporto priemonės stogo arba po ja, važiuojantys asmenys gautų draudimo atlyginimą, nors šie asmenys savo pačių valia atsidūrė pavojingoje situacijoje.

16 — 2000 m. rugsėjo 14 d. Sprendimas *Mendes Ferreira ir Delgado Correia Ferreira* (C-348/98, Rink. p. I-6711).

17 — Airijos vyriausybė kaip pavyzdžius pateikia 1975 m. gruodžio 18 d. Tarybos direktyvą 76/115/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržų tvirtinimą, suderinimo (OL L 24, p. 6); 1977 m. birželio 28 d. Tarybos direktyvą 77/541/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržus ir keleivio apsaugos sistemas, suderinimo (OL L 220, p. 95), pakeistą 1990 m. spalio 30 d. Komisijos direktyva 90/628/EEB, derinančia su technikos pažanga Tarybos direktyvą 77/541/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržus ir keleivio apsaugos sistemas, suderinimo (OL L 341, p. 1) ir 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyvą 91/671/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių privalomą saugos diržų naudojimą mažiau nei 3,5 t sveriančiose transporto priemonėse, suderinimo (OL L 373, p. 26).

35. *Komisija* savo ruožtu konstatuoja, kad iš esmės diskusija vyksta dėl Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje įtvirtintos pareigos nustatyti privalomą draudimo apsaugą, apimančią žalą keleiviams, apimties. Ji pažymi, kad prieš šios direktyvos priėmimą transporto priemonių keleivių padėtis Bendrijos lygiu nebuvo

tiesiogiai sureguliuota. Vis dėlto Komisija mano, kad minėtas straipsnis tiesiogiai išplėtė Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nustatytą privalomojo draudimo apsaugą „visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją“, kaip tai parodo ir sprendimo *Mendes ir Delgado Correia Ferreira*^{18, 19} 34 punktas.

36. Komisijos teigimu, Trečiosios direktyvos 1 straipsniu buvo siekiama įgyvendinti vienodą požiūrį į keleivių draudimo apsaugą, kurio būtinas elementas yra sąvokos „keleivis“ apibrėžimo Bendrijos mastu buvimas. Kadangi ši sąvoka vis dėlto nebuvo tiesiogiai apibrėžta Trečiojoje direktyvoje, „keleivis“ yra tiesiog „važiuojantysis viešoje arba nuosavoje transporto priemonėje; bet koks tokioje transporto priemonėje esantis asmuo, kuris nėra nei vairuotojas, nei pilotas, nei ekipažo narys“²⁰.

37. Komisija primena, kad Trečiosios direktyvos tikslas yra užtikrinti aukštesnį vartotojų

apsaugos lygį automobilių draudimo srityje ir kad platus „keleivio“ apibrėžimas leistų geriau pasiekti šį tikslą, suteikiant apsaugą visiems transporto priemonėje važiuojantiems asmenims. Ji papildo, kad sąvoka „transporto priemonė“ Pirmosios direktyvos 1 straipsnio 1 dalyje yra apibrėžta tik apskritai. Komisija konstatuoja, kad teisės aktuose yra speciali išimtis asmenims, kurie savo noru, žinodami situaciją, įsėdo į vogtą transporto priemonę. Kita vertus, šiuose teisės aktuose niekaip neaptariama situacija, kai asmuo naudojasi transporto priemone gamintojo nenumatytu būdu, nors akivaizdžiai galima teigti, kad tai kelia tas pačias viešosios tvarkos problemas.

38. Dėl Tarybos bendrosios pozicijos priėmimo metu į Tarybos protokolą įrašytos deklaracijos Komisija nurodė, kad į tokią bendro pobūdžio deklaraciją, kuri nėra nurodyta antrinės teisės nuostatoje, neturėtų būti atsižvelgiama aiškinant šią nuostatą²¹. Ypač direktyvos tekstui ir struktūrai priešinga deklaracija negalėtų pakeisti asmenų, kuriems taikomas privalomasis draudimas, kategorijos²².

39. Be to, Komisija nurodo, kad deklaracija nebuvo priimta nei tiesiogiai paaiškinti pačią

18 — Minėto sprendimo 16 punktas.

19 — „Vis dėlto reikia priminti, kad jei Trečiosios direktyvos 1 straipsnis išplėtė Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nustatytą privalomąjį draudimo apsaugą, kaip ji patikslinta ir papildyta Antrąja direktyva, kad ji apimtų žalą asmeniui, padarytą keleiviams, išskyrus vairuotoją, <...> iš šio sprendimo galima daryti išvadą, kad ji nenustato tokios civilinės atsakomybės rūšies, kurią turėtų apimti automobilio privalomasis draudimas.“

20 — *New Shorter Oxford Dictionary*, 1993, pateiktas apibrėžimas, kuriuo rėmėsi Komisija.

21 — 14 išnašoje minėtas sprendimas *Antonissen* ir 2006 m. sausio 10 d. Sprendimas *Skov ir Bilka*, (C-402/03, Rink. p. I-199).

22 — Analogiškai žr. minėto sprendimo *Skov ir Bilka* 43 punktą.

„keleivio“ sąvoką, nei atitinkamai draudimo įsipareigojimo apimtį. Jos manymu, ši deklaracija greičiau numato tam tikras situacijas, kuriose žalos atlyginimas galėtų būti apribotas dėl su nukentėjusiojo atsakomybe susijusių aplinkybių.

40. Dėl šio apribojimo Komisija atkreipia dėmesį į *Candolin* bylą²³, kurioje Teisingumo Teismas turėjo išanalizuoti Suomijos teisės akto nuostatą, leidusią sumažinti žalos atlyginimą keleiviui, atsižvelgus į jo paties atsakomybę, jei transporto priemonės vairuotojas buvo neblaivus. Ji pažymi, kad Teisingumo Teismas šioje byloje atmetė teiginį, jog Bendrijos teisė nenustato jokių diskrecijos ribų pagal nacionalinę civilinės atsakomybės teisę įvertinant, kiek keleivis prisidėjo prie jo patirtos žalos atsiradimo, ir nurodo, kad nukentėjusiajam mokamas jo patirtos žalos dydis gali būti sumažinamas tik esant išimtinėms aplinkybėms ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį atskirai (o ne vadovaujantis bendrais ir abstrakčiais kriterijais)²⁴. Šiuo požiūriu Komisija atkreipia dėmesį į Trečiosios direktyvos pakeitimą po proceso pagrindinėje byloje Direktyva 2005/14/EB²⁵, kuri papildė Trečiosios direktyvos 1 straipsnį nauja pastraipa²⁶.

41. Be to, Komisija mano, kad situacija, kai asmuo paprasčiausiai sutinka arba pasirenka važiuoti transporto priemonės dalyje, kurioje nėra įrengtos keleivių sėdynės, negali būti tapatinama su labai ypatingomis ir sunkiomis aplinkybėmis, kurios pateisintų pareigos apdrausti išimtį. Tokia išimtis yra numatyta Trečiojoje direktyvoje keleiviams, kurie savo noru ir žinodami situaciją važiuoja vogta transporto priemone, taip pat Antrojoje direktyvoje, kurioje numatyta išimtis pareigai atlyginti žalą, kai asmenys savo noru naudojami žałą padariusia transporto priemone, jeigu yra įrodyta juos žinojus, jog transporto priemonė buvo neapdrausta.

42. Taigi Komisija mano, kad „keleivio“ sąvoka Trečiosios direktyvos 1 straipsnio prasme yra labai plataus pobūdžio, kuris apima visus transporto priemonėje vežamus asmenis.

2. Įvertinimas

23 — 2005 m. birželio 20 d. Sprendimas *Candolin* (C-537/03, Rink. p. I-5745).

24 — Minėto sprendimo *Candolin* 29 ir 30 punktai.

25 — Minėtas, 9 išnaša.

26 — „Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos arba sutarčių sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą, pagal kurias keleiviui nesuteikiama tokia draudiminė apsauga, remiantis tuo, kad jis žinojo arba turėjo žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas įvykio metu buvo alkoholio arba kitokių kvaišalų įtakoje, laikomos negaliojančiomis tokio keleivio žalos atlyginimo reikalavimo atžvilgiu.“

a) Trečiosios direktyvos 1 straipsnio formuluotė ir norminis kontekstas

43. Transporto priemonės sąvoka yra apibrėžta Pirmosios direktyvos 1 straipsnyje, tačiau keleivio sąvokos ten nėra. Be to, Trečiosios direktyvos 1 straipsnyje yra nuoroda į „visus keleivius, išskyrus vairuotoją“, pabrėžianti, kad keleivio statusas skiriasi nuo vairuotojo²⁷.

priemonėje, neskirtoje keleiviams vežti ir tam neįrengtoje. Airijos vyriausybė šį požiūrį pateisina tuo, kad tai sunkiai suderinama su teisės aktais dėl kelių eismo saugumo, nurodyma, jog tokių asmenų įtraukimas į privalomojo draudimo apsaugos sritį prilygtų įpareigojimui, kad draudimas apimtų tyčinį pavojingą elgesį.

44. Airijos vyriausybė neprieštarauja, kad pagal įprastą reikšmę keleivio sąvoka apima visus transporto priemonėje esančius asmenis.

45. Taigi kyla klausimas, ar reikėtų iš keleivių plačiąja prasme rato pašalinti tuos, kurie yra transporto priemonėje, neskirtoje jiems pervežti ir (arba) tam neįrengtoje.

46. Airijos vyriausybė, palaikoma MIBI, pasisako už siauresnę keleivio sąvoką, kuri neapimtų trečiųjų asmenų privalomojo draudimo, apsaugos, jei jie buvo transporto

47. Nors į Airijos vyriausybės nurodomus suderinamumo sunkumus reikia atkreipti dėmesį, taip suformuluotas Trečiosios direktyvos 1 straipsnio aiškinimas vis tiek lemtų nevienodą trečiųjų asmenų vertinimą, kuris neišplaukia iš direktyvos formuluotės. Komisija teisingai nurodo, kad atitinkama Bendrijos teisė tiesiogiai numato pareigos apsidrausti išimtį keleiviams, kurie savo noru ir žinodami situaciją važiaavo vogta transporto priemone²⁸, taip pat pareigos atlyginti žalą asmenims, kurie savo noru naudojos žalos padariusia transporto priemone, jeigu yra įrodyta juos žinojus, jog transporto priemonė buvo neapdrausta, išimtį²⁹. Taigi neatrodytų tinkama numatyti netiesioginius apribojimus keleiviams teikiamai draudimo apsaugai.

27 — Dėl sunkumų aiškiai apibrėžti vairuotoją žr. stiprią aiškinamąją *Centre du droit de la consommation de l'université de Louvain* studiją, skirtą situacijai pagal Belgijos teisę „La notion de conducteur sous l'empire de la loi du 21 novembre 1989“, *Forum de l'assurance*, 2006.

28 — Antrosios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies antroji pastraipa.

29 — Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalies trečioji pastraipa.

48. Analizuojant apsaugos netaikymą į pavojingą situaciją savanoriškai patekusiems asmenims, kurie apie ją turėjo žinoti, pagal Airijos vyriausybės išreikštą poziciją reikia pacituoti *Candolin*³⁰ bylą, susijusią su Suomijos teisės akto nuostata, kuri leido sumažinti žalos atlyginimą keleiviui, pripažinus, kad jo kaltė prisidėjo prie žalos atsiradimo, kai transporto priemonės vairuotojas buvo neblaivus. Pabrėžęs, kad trimis pirmosiomis direktyvomis dėl automobilių draudimo nebuvo pasiekta civilinės atsakomybės kelių eismo įvykių srityje nuostatų suderinimo, Teisingumo Teismas nustatė, kad šios nuostatos negali panaikinti minėtų direktyvų naudingumo. Jis pripažino, kad naudingumas būtų panaikintas, jei teisė į žalos nukentėjusiajam atlyginimą būtų apribota pagal bendrus ar abstrakčius kriterijus, o ne pagal atskirą kiekvieno konkretaus nukentėjusiojo elgesio vertinimą. Perkėlus tokį argumentavimą į šią bylą, nepaisant aplinkybės, kad nagrinėjamos nacionalinės teisės nuostatos nėra susijusios su civilinės atsakomybės teise, jis galėtų reikšti, kad draudimo apsauga kai kurioms pervežamų asmenų kategorijoms negali būti apribota arba panaikinta dėl priežasčių, susijusių su abstrakčiu jų elgesio pavojingumu.

49. Galiausiai, nors ši direktyva nėra taikoma pagrindinėje byloje, būtina konstatuoti, kad Direktyvoje 2005/14 taip pat numatytas siauras požiūris į keleiviams skirtos draudimo apsaugos apribojimus. Iš tikrųjų Trečio-

sios direktyvos 1 straipsnis po jo pakeitimo Direktyva 2005/14³¹ numato, jog „valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos arba sutarčių sąlygos, įtrauktos į draudimo polisą, pagal kurias keleiviui nesuteikiama tokia draudiminė apsauga, remiantis tuo, kad jis žinojo arba turėjo žinoti, kad transporto priemonės vairuotojas įvykio metu buvo alkoholio arba kitokių kvaišalų įtakoje, laikomos negaliojančiomis tokio keleivio žalos atlyginimo reikavimo atžvilgiu“. Šios nuostatos pagrindas yra aplinkybė, kad keleivis „paprastai negali teisingai įvertinti vairuotojo apsvaigimo laipsnio“³².

b) Trečiosios direktyvos 1 straipsnio tikslas

50. Reikia nustatyti, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnio tikslas atitinka prieš tai išdėstytus prieštaravimus dėl šio straipsnio formuluotės ir norminio konteksto.

51. Trečioji direktyva labai pakeitė Bendrijos teisės padėtį dėl keleivių apsaugos privalo-

30 — Minėtas sprendimas, 23 išnaša.

31 — Minėtas, 9 išnaša.

32 — Direktyvos 2005/14 penkiolikta konstatuojamoji dalis.

muoju automobilių valdytojų atsakomybės draudimu. Dėl aplinkybių, panašių į pagrindinės bylos, Teisingumo Teismas byloje *Withers* dėl Pirmosios ir Antrosios direktyvų nusprendė, kad „jos neužkerta kelio išlaikyti nacionalinės teisės nuostatas, kurios nenumato, kad motorinių transporto priemonių eismo privalomasis civilinės atsakomybės draudimas padengia žalą asmeniui keleiviams, pervežamiems transporto priemonės dalyje, išskyrus dideles viešosios paskirties transporto priemones, nebent ši dalis yra skirta ir pagaminta su sėdimosiomis vietomis keleiviams“, nes valstybės narės išlaikė kompetenciją nustatyti keleivių apsaugos laipsnį³³.

52. Ši Teisingumo Teismo praktika neatrodo reikšminga nagrinėjamoje byloje, nes Trečiosios direktyvos tikslas buvo panaikinti „spragas, susijusias su privalomąja motorinių transporto priemonių keleivių draudimine apsauga, kai kuriose valstybėse narėse“³⁴ ir išplėsti Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje numatytą privalomojo draudimo apsaugą „visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją“³⁵.

53. Reikia pažymėti, kad šis išplėtimas buvo skirtas „apsaugoti šią ypač pažeidžiamą

galimų nukentėjusiųjų kategoriją“³⁶. Kaip teisingai nurodė Komisija, šis pažeidžiamumas būdingas visiems pervežamiems asmenims. Kita vertus, Komisijos argumentai, susiję su aukšto vartotojų apsaugos lygio užtikrinimo būtinybe, kaip ji apibrėžta tryliktoje konstatuojamojoje dalyje, nėra įtikinantys, nes dėl būtinybės apsaugoti vartotojus negalima nekreipti dėmesio į pervežamo asmens veiksmus, kai jis sąmoningai atsiduria pavojingoje situacijoje.

54. Kadangi Trečioji direktyva tęsė automobilių privalomojo civilinės atsakomybės draudimo turinio ir apimties suderinimą, reikia pripažinti, kad šios direktyvos 1 straipsnyje nurodyta keleivio sąvoka Bendrijos lygiu turi būti aiškinama vienodai. Iš tikrųjų tokio vienodo aiškinimo nebuvimas kaip tik leistų išlikti spragoms, kurias siekiama panaikinti Trečiąja direktyva.

55. Šiuo požiūriu reikia pripažinti, kad, vadovaujantis Airijos vyriausybės siūlomu aiškinimu, kiltų grėsmė atsirasti naujiems skirtumams tarp valstybių narių. Iš tikrųjų jei

33 — Žr. 12 išnašoje minėtos nutarties 18 punktą.

34 — Trečiosios direktyvos penkta konstatuojamoji dalis.

35 — Šiuo klausimu žr. 16 išnašoje minėto sprendimo *Mendes Ferreira* 34 punktą.

36 — Trečiosios direktyvos penkta konstatuojamoji dalis.

keleivio sąvoka yra apribota keleiviais, besinaudojančiais jiems pervežti numatytais vietomis, galėtų atsirasti tokiems keleiviams nenaudingų skirtumų³⁷.

56. Panašu, kad šiame kontekste būtų sunku nustatyti keleivio sąvokos pagal Trečiosios direktyvos 1 straipsnį priklausomybę nuo nukentėjusiojo kelių eismo įvykio metu veiksmų. Iš tikrųjų, atsižvelgimas į nukentėjusiojo kelių eismo įvykio metu veiksmų pavojingumą, nepaisant to, ar jie buvo atlikti transporto priemonėje, kuri turėjo būti apdrausta, yra susijęs su civilinės atsakomybės teise, o ne su nukentėjusiojo tiesioginio ieškinio civilinės atsakomybės draudikui – o jei tai neįmanoma – Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatyta institucijai taikymo sritimi. Draudikas arba minėta institucija turi teisę pareikšti ieškinį asmeniui, kuris savo veiksmais prisidėjo prie žalos atsiradimo.

priimant Tarybos bendrąją poziciją, pateiktą minėtame 1990 m. gegužės 4 d. laiške, taip pat neatrodo esanti reikšminga. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Tarybos protokole įrašyta bendro pobūdžio deklaracija, nenurodyta antrinės teisės nuostatoje, negali būti naudojama aiškinant šią nuostatą³⁸. Bet kuriuo atveju nagrinėjama deklaracija numato tik „žalos atlyginimo keleiviui“ apribojimą, jei šis prisidėjo prie žalos sau atsiradimo. Taigi atrodo, kad ši deklaracija skirta civilinės atsakomybės taisyklėms ir negali riboti Bendrijos teisės nuostatų, garantuojančių vienodą draudimo apsaugos apimtį be jokių išimčių, išskyrus tiesiogiai numatytą išimtį dėl keleivio veiksmų, apimties.

c) Išvada

57. Galiausiai Airijos vyriausybės pateikiama nuoroda į bendrą Tarybos ir Komisijos deklaraciją, įtrauktą į Tarybos protokolą

58. Tarybos direktyvos 90/232/EEB 1 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad jis draudžia valstybei narei palikti galioti nacionalinės teisės aktus, numatančius išimtis iš įpareigojimo apdrausti civiline atsakomybe dėl žalos, kurią patyrė asmenys, važiuojantys transporto priemonės dalyse, kurios nėra skirtos

37 — Žr., pvz., Prancūzijos Draudimo kodekso (Code des assurances) A211-3 straipsnį: „vežimas yra laikomas vykdomu pakankamomis saugumo sąlygomis, jei: a) turizmui skirtų transporto priemonių atžvilgiu, <...> kai keleiviai yra vežami transporto priemonių viduje; b) verslui skirtų automobilių atžvilgiu, kai vežami asmenys užima vietas arba kabinos viduje, arba ant platformos su turėklais, arba uždarame kėbule ir kai jų skaičius neviršija aštuonių asmenų be vairuotojo; <...> Taikant anksčiau nurodytas nuostatas jaunesni nei 10 metų vaikai prilyginami tik pusei <...>“ (pažymėta mano).

38 — Žr. 21 išnašoje minėtus sprendimus.

keleiviams vežti ir kuriose neįrengtos sėdynės.

C — *Dėl antrojo prejudicinio klausimo*

59. Savo antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnis suteikia asmenims teises, kuriomis jie galėtų remtis nacionaliniuose teismuose.

1. Šalių argumentų santrauka

60. *E. Farrell* ir *Komisija* teigia, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis suteikia teises, kuriomis asmenys gali tiesiogiai remtis nacionaliniuose teismuose. Kita vertus, *Airijos vyriausybė* ir MIBI nurodo, kad šis klausimas neturėtų būti keliamas, nes direktyva buvo perkelta teisingai.

61. *E. Farrell* pabrėžia, kad tais atvejais, kai valstybėms narėms nustatytos pareigos yra pakankamai aiškos ir tikslios, direktyva gali veikti tiesiogiai. Jos manymu, iš minėtos

Withers nutarties teksto galima spręsti, kad Teisingumo Teismas tai yra pripažinęs Trečiosios direktyvos atžvilgiu. Jos nuomone tai, kad šios nutarties 20 punkte³⁹ Teisingumo Teismas nepripažino, jog Trečioji direktyva neturi tiesioginiam veikimui reikalingų ypatybių, įrodo, kad Trečiąją direktyvą taikyti sutrukdė tik nelaimingo įvykio data. *E. Farrell* teigia, kad dėl to į antrąjį prejudicinį klausimą reikia atsakyti taip: „pakankamai tiksliai ir aiškiai suformuluotas kaip suteikiantis teises Trečiosios direktyvos 1 straipsnis gali būti tiesioginio veikimo“.

62. *Airijos vyriausybė*, palaikoma MIBI, nurodo, kad šios direktyvos tiesioginio veikimo klausimas neturėtų būti keliamas, nes ji tinkamai įgyvendino Trečiąją direktyvą. Vis dėlto, nepaneigdamą šios pozicijos, ji nurodo, kad toks tiesioginis veikimas negali kilti iš minėtos *Withers* nutarties. MIBI neigia veikianti valstybės vardu pagal *Foster* byloje nurodytus kriterijus⁴⁰: šiuo požiūriu ji remiasi savo asmenine teisine forma ir aplinkybe, kad ji vykdo įsipareigojimus privalomojo automobilių draudimo srityje pagal laisvai su valstybe sudarytą susitarimą.

39 — „Vis dėlto nelaimingas įvykis, dėl kurio kilo ginčas pagrindinėje byloje, įvyko <...> prieš Airijai nustatytą Trečiosios direktyvos perkėlimo terminą <...>. Taigi pagrindinės bylos šalys negali remtis šia direktyva prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme.“

40 — 1990 m. liepos 12 d. Sprendimas *Foster* (C-188/89, Rink. p. I-3313, 18 punktas).

63. *Komisija* savo ruožtu primena, kad asmenys gali tiesiogiai remtis direktyvos nuostatomis prieš valstybę narę, kai šios nuostatos yra besąlyginės ir pakankamai tikslios. Todėl, jos manymu, iš pradžių reikia atsakyti į klausimą, ar MIBI veikia valstybės vardu pagal *Foster* byloje nurodytus kriterijus⁴¹. Kad būtų taip apibūdinta, MIBI turi būti valstybei pavaldi ar jos kontroliuojama arba turėti plačius įgaliojimus, palyginti su tais, kurie išplaukia iš santykiams tarp asmenų taikomų taisyklių, organizacija arba subjektas. Komisija teigia, kad, atsižvelgiant į ypatingą viešojo pobūdžio MIBI paskirtį, ją galima laikyti veikiančia valstybės vardu. Ji taip pat atkreipia dėmesį į *Circuit Court* (Airija) sprendimą, kuriame buvo prieita prie panašios išvados⁴².

apimamos atsakomybės rūši. Ji papildo, kad, akivaizdu, jog Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalis valstybėms narėms palieka tam tikrą diskreciją dėl savo privalomojo draudimo sistemos organizavimo, tačiau, jos manymu, ši diskrecija yra vien organizacinio pobūdžio ir neturi įtakos pagrindiniam draudimo įpareigojimui. Dėl to Komisija siūlo Teisingumo Teismui nuspręsti, kad asmenys nacionaliniuose teismuose gali tiesiogiai remtis Trečiosios direktyvos 1 straipsniu.

2. Įvertinimas

64. Todėl, Komisijos manymu, lieka tik patikrinti, ar Trečiosios direktyvos 1 straipsnio nuostatos yra besąlyginės ir pakankamai tikslios, kad būtų taikomos prieš MIBI. Ji konstatuoja, kad šis straipsnis nurodo, jog privalomasis draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo, ir vienintelė tiesioginė išimtis yra tiems, kurie tai žinodami važiavo vogta transporto priemone. Taigi Komisija mano, kad nagrinėjamas straipsnis leidžia nustatyti naudos gavėjus ir privalomojo draudimo

65. Pagrindinės bylos aplinkybių atžvilgiu panašu, jog prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar ieškovė gali remtis Trečiosios direktyvos 1 straipsniu, kad išvengtų nacionalinės teisės nuostatų, nenumatančių privalomojo draudimo apsaugos – o dėl to ir MIBI išmokų – asmenims, važiuojantiems bet kurioje transporto priemonės vietoje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kurioje nėra įrengtos sėdynės.

41 — Minėto sprendimo 40 punktas.

42 — 1999 m. spalio 29 d. Sprendimas *Dublin Bus prieš MIBI*.

66. Pagal Teisingumo Teismo praktiką⁴³ asmenys prieš valstybę gali remtis tik besąlyginėmis ir pakankamai tiksliais nuostatomis.

išplaukia išimtinai iš Bendrijos teisės, jų teisinė situacija turi būti nustatoma atsižvelgiant į tris viena po kitos einančias direktyvas.

67. Trečiosios direktyvos 1 straipsnis numato, kad privalomasis draudimas apima „atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo“, išskyrus vieną išimtis tiems, kurie, tai žinodami, važiuoja vogta transporto priemone. Kadangi nagrinėjamas straipsnis leidžia nustatyti naudos gavėjus ir privalomojo draudimo apimamos atsakomybės rūšį, atrodo, kad jis suteikia asmenims besąlyginę ir pakankamai tikslią teisę. Šios išvados negalima ginčyti aplinkybe, kad Trečiosios direktyvos 1 straipsnis nurodo Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį, kuri nustato pareigą valstybėms narėms imtis „visų būtinų priemonių užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta“. Iš tikrųjų, nors direktyvos suteikė valstybėms narėms tam tikrą laisvę nusprendžiant, kaip turi būti įgyvendintos direktyvų nuostatos dėl privalomojo automobilių draudimo, jos nustatė privalomojo automobilių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo turinį ir apimtį. Kalbant apie keleivius, kurių apibrėžimas

68. Išlieka konkreti problema, šiuo atveju išplaukianti iš to, kad į eismo įvykį patekusi transporto priemonė nebuvo apdrausta, o E. Farrell kreipėsi dėl atlyginimo į MIBI, kaip į Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatytą instituciją.

69. Dėl privatinės teisės subjekto, kurio narės yra Airijoje veikiančios draudimo bendrovės ir kuris yra susijęs su valstybe privatinės teisės sutartimi⁴⁴, siekiant užtikrinti Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatytos institucijos uždavinių vykdymą, reikia nustatyti, ar MIBI gali būti laikoma veikiančia valstybės vardu pagal *Foster* sprendime⁴⁵ numatytus kriterijus. Teisingumo Teismo teigimu, „besąlyginėmis ir pakankamai tiksliais direktyvos nuostatomis asmenys gali remtis prieš institucijas ar subjektus, kurie yra valstybei pavaldūs ar jos kontroliuojami arba turi didelių įgaliojimų, palyginti su tais, kurie išplaukia iš santykiams tarp privačių asmenų taikomų taisyklių“.

43 — Žr., pvz., 1983 m. sausio 19 d. Sprendimą *Becker* (8/81, Rink. p. 53).

44 — 1988 m. gruodžio 21 d. Sutartis tarp MIBI ir Aplinkos ministerijos.

45 — Minėtas 40 išnašoje, 18 punktas.

Teisingumo Teismo nuomone, tai reiškia, kad „tarp subjektų, kurių atžvilgiu galima remtis tiesioginį veikimą 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“⁴⁶.

sunku iš karto patvirtinti, jog pastaroji yra pavaldi valstybei ar jos kontroliuojama, ir nėra aišku, ar ji turi didelius įgaliojimus, palyginti su tais, kurie išplaukia iš santykiams tarp privačių asmenų taikomų taisyklių. Kita vertus, neginčijama, kad MIBI vykdo Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatytos institucijos funkcijas ir atsako už žalos atlyginimą nukentėjusiesiems neatpažintų arba neapdraustų transporto priemonių padarytuose eismo įvykiuose. Šis tikslas yra viešojo pobūdžio, nes jis nurodytas pačioje Antroje direktyvoje, o valstybės kontrolė yra įgyvendinama suteikiant nagrinėjamai institucijai leidimą, pagrindinėje byloje – sutarties forma⁴⁸.

70. Šis klausimas yra ypač svarbus tais atvejais, kai Bendrijos automobilių draudimo sistema inkorporuojama į senesnę sistemą⁴⁷, kurioje įkuriant nacionalinius biurus ir nacionalinių automobilių garantijų fondus svarbus vaidmuo teko draudimo profesionalams, ir todėl Bendrijos sistemai įgyvendinti valstybės narėse buvo daugiausia panaudotos privatinės teisės struktūros.

72. Galiausiai man atrodo, kad MIBI gali būti sutapatinta su valstybe, kaip Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatyta institucija, atsakinga už minėtoms institucijoms Antroje direktyvoje numatytus tikslus, ir todėl asmenys nacionaliniuose teisumuose gali tiesiogiai remtis Trečiosios direktyvos 1 straipsniu.

71. Atsižvelgiant į tai, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikė nedaug informacijos apie MIBI, būtų

48 — Dėl privataus subjekto, kuris yra profesinė organizacija, sutapatinimo su valstybe, žr. Wernicke, S., „Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht“, *Baden-Baden*, 2002, p. 186 ir toliau. Kaip sutapatinimo pavyzdį autorius pateikia situaciją, kai asmeniui buvo patikėta įgyvendinti pagal Bendrijos teisę valstybei priklausančių viešojo pobūdžio uždavinį ir dėl to pagal nacionalinę teisę šio uždavinio įgyvendinimas priklauso tik minėtam asmeniui (žr. minėtos publikacijos p. 190). Vis dėlto autorius sutapatinimą pripažįsta tik ta apimtimi, kiek reikia įgyvendinti viešojo uždavinio tikslus. Šis sprendimas susilaukia pritarimo, nes jis užtikrina galimybę remtis tikslomis ir besąlyginėmis antrinės teisės nuostatomis visose valstybės narėse, nepriklausomai nuo Bendrijos teisės numatyto viešojo uždavinio įgyvendinimui valstybės parinktos institucijos pobūdžio.

46 — Minėto sprendimo 20 punktas.

47 — Žr. pirmiau, 23 ir paskesnius punktus.

V — Išvada

73. Atsižvelgiant į prieš tai išdėstytus argumentus, Teisingumo Teismui siūloma į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimus atsakyti taip:

1. Tarybos direktyvos 90/232/EEB 1 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad jis draudžia valstybei narei palikti galioti nacionalinės teisės aktus, numatančius išimtis iš įpareigojimo apdrausti civiline atsakomybe dėl žalos, kurią patyrė asmenys, važiuojantys transporto priemonės dalyse, kurios nėra skirtos keleiviams vežti ir kuriose neįrengtos sėdynės.
2. Tarybos direktyvos 90/232/EEB 1 straipsniu subjektai nacionaliniuose teismuose gali remtis tiesiogiai.