TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. birželio 10 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Privalomasis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas – Direktyva 2009/103/EB – 1 straipsnio 1 ir 2 punktai – 3 straipsnio pirma, antra ir paskutinė pastraipos – Sąvoka „transporto priemonė“ – Pareiga apdrausti turtinę žalą – Apimtis – Kelių eismo įvykyje dalyvavusi sujungta transporto priemonė, kurios elementai apdrausti privalomuoju draudimu skirtingose draudimo bendrovėse – Per kelių eismo įvykį vilkiko padaryta žala prie jo prikabintai puspriekabei – Nacionalinės teisės aktų aiškinimas, pagal kurį tos žalos draudimo neapima privalomasis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas“

Byloje C-923/19

dėl 2019 m. lapkričio 28 d. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija) sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2019 m. gruodžio 17 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Van Ameyde España SA

prieš

GES, Seguros y Reaseguros SA

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, teisėjai M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos ir I. Jarukaitis (pranešėjas),

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Van Ameyde España SA*, atstovaujamos *procuradora* M. I. Castizo Reyes ir *abogado* V. Muñoz Mundina,

– *GES, Seguros y Reaseguros SA*, atstovaujamos *procurador* A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros ir *abogado* J. A. Moreno Martínez de Azcoytia,

– Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos M. J. Ruiz Sánchez,

* Proceso kalba: ispanų.

– Europos Komisijos, atstovaujamos H. Tserepa-Lacombe ir J. Rius,

susipažinęs su 2021 m. vasario 23 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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, 2009, p. 11) 3 straipsnio paskutinės pastraipos, aiškinamos atsižvelgiant į tos direktyvos 1 straipsnį, išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Van Ameyde España SA* (toliau – *Van Ameyde*) ir *GES, Seguros y Reaseguros SA* (toliau – *GES Seguros*) ginčą dėl prašymo atlyginti per kelių eismo įvykį, kuriame dalyvavo sujungta transporto priemonė, puspriekabei padarytą turtinę žalą.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Direktyvos 2009/103 1–3 ir 20 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) 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, 1972, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10)], 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, 1984, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 7 t., p. 3)], 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, 1990, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249)], 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 (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) [(OL L 181, 2000, p. 65; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 3 t., p. 331)] buvo keletą kartų <…> iš esmės keičiamos. Siekiant aiškumo ir racionalumo šios keturios direktyvos ir 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas [72/166], [84/5], 88/357/EEB ir [90/232] bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą [2000/26] dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo [(OL L 149, 2005, p. 14)], turėtų būti kodifikuotos.

(2) Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas (toliau – transporto priemonių draudimas) yra ypač svarbus Europos piliečiams, nepriklausomai nuo to, ar jie yra draudėjai, ar įvykio metu nukentėję asmenys. Jis taip pat labai svarbus draudimo įmonėms, nes sudaro didelę ne gyvybės draudimo veiklos [Europos Sąjungoje] dalį. Transporto priemonių draudimas taip pat daro įtaką laisvam asmenų ir transporto priemonių judėjimui. <…>

(3) Kiekviena valstybė narė turėtų imtis visų tinkamų priemonių, būtinų užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė. Apdraustosios atsakomybės apimtis ir draudimo sąlygos turi būti nustatomos remiantis šiomis priemonėmis.

<…>

(20) Turėtų būti užtikrinta, jog su nukentėjusiais asmenimis eismo įvykio metu bus elgiamasi vienodai, nepaisant to, kur [Sąjungoje] įvyko įvykis.“

4 Tos direktyvos 1 straipsnyje pateiktos tokios apibrėžtys:

„Šioje direktyvoje:

1) transporto priemonė – tai bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba;

2. nukentėjusioji šalis – tai bet kuris asmuo, turintis teisę gauti transporto priemone padarytos bet kokios žalos atlyginimą;

[...]“

5 Tos direktyvos 3 straipsnyje „Pareiga apdrausti transporto priemones“ nustatyta:

„Kiekviena valstybė narė, laikydamasi 5 straipsnio, imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė.

Apdraustosios atsakomybės apimtis ir draudimo sąlygos nustatomos remiantis pirmoje pastraipoje nurodytomis priemonėmis.

<…>

Pirmoje pastraipoje nurodytas draudimas privalo suteikti draudimo apsaugą ir dėl žalos turtui, ir dėl žalos asmeniui.“

6 Tos pačios direktyvos 5 straipsnyje „Nukrypti nuo pareigos apdrausti transporto priemones leidžiančios nuostatos“ nustatyta:

„1. Valstybės narės gali nukrypti nuo 3 straipsnio nuostatų dėl tam tikrų fizinių arba viešųjų ar privačių juridinių asmenų; atitinkama valstybė sudaro tokių asmenų sąrašą ir pateikia jį kitoms valstybėms narėms ir [Europos] Komisijai.

<…>

2. Valstybės narės gali nukrypti nuo 3 straipsnio nuostatų dėl tam tikrų transporto priemonių rūšių arba tam tikrų transporto priemonių, turinčių specialų registracijos numerį; atitinkama valstybė narė sudaro tokių transporto priemonių rūšių bei tokių transporto priemonių sąrašą ir perduoda jį kitoms valstybėms narėms ir Komisijai.

[...]“

7 Direktyvos 2009/103 12 straipsnyje „Specialios nukentėjusių asmenų kategorijos“ nustatyta:

„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.

2. Apdraustojo, vairuotojo, ar bet kurio kito asmens, kuris pagal civilinę teisę įvykio atveju turi atsakyti ir kurio atsakomybė apdrausta 3 straipsnyje nurodytu draudimu, šeimos nariams draudimo apsaugos žalos jų asmeniui atveju negalima netaikyti dėl jų ryšio su tuo asmeniu.

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.“

Ispanijos teisė

8 2004 m. spalio 29 d. *Real Decreto Legislativo 8/2004* (Karaliaus įstatyminis dekretas Nr. 8/2004) patvirtinto kodifikuoto ginčui pagrindinėje byloje taikomos redakcijos *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* (Įstatymas dėl civilinės atsakomybės ir motorinių transporto priemonių draudimo) (BOE Nr. 267, 2004 m. lapkričio 5 d., p. 36662) (toliau – Įstatymas dėl transporto priemonių draudimo) 1 straipsnio „Dėl civilinės atsakomybės“ 1 dalyje nustatyta:

„Motorinių transporto priemonių vairuotojas atsako už žalą, padarytą asmenims ar turtui dėl tokių transporto priemonių vairavimo sukelto pavojaus.

<…>

Kiek tai susiję su žala turtui, vairuotojas atsakingas tretiesiems asmenims, jei jo civilinė atsakomybė nustatoma pagal *Código Civil* (Civilinis kodeksas) 1902 ir paskesnių straipsnių, *Código Penal* (Baudžiamasis kodeksas) 109 ir paskesnių straipsnių ir šio įstatymo nuostatas.

<…>

Transporto priemonės savininkas, kuris nėra vairuotojas, atsako už žalą asmenims ir turtui, kuri kilo dėl vairuotojo kaltės, jeigu jį ir vairuotoją sieja Civilinio kodekso 1903 straipsnyje ir Baudžiamojo kodekso 120 straipsnio 5 dalyje nurodyti ryšiai. Šios atsakomybės nelieka, jeigu savininkas įrodo, kad ėmėsi visų būtinų veiksmų, kad būtų užkirsta galimybė žalai atsirasti.

<…>“

9 Įstatymo dėl transporto priemonių draudimo 2 straipsnio „Dėl privalomojo draudimo“ 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

„Motorinės transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra Ispanijoje, savininkai dėl kiekvienos jiems priklausančios transporto priemonės privalo sudaryti ir turėti galiojančią draudimo sutartį dėl 1 straipsnyje nurodytos civilinės atsakomybės iki nustatytos privalomojo draudimo ribos. Tačiau savininkas atleidžiamas nuo šios pareigos, jeigu draudimo sutartį sudarė bet kuris kitas ta transporto priemone suinteresuotas asmuo, nurodęs, kokiu tikslu ją sudarė.“

10 To įstatymo 5 straipsnio „Taikymo sritis ir išimtys“ 2 dalyje nustatyta:

„Privalomasis draudimas neapima turtinės žalos apdraustai transporto priemonei, ja gabenamoms arba draudėjui, apraustajam, savininkui ar vairuotojui arba minėtų asmenų sutuoktiniams ar giminaičiams iki trečiojo giminystės ar svainystės laipsnio priklausančioms prekėms.“

11 *Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor* (Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo), patvirtinto 2008 m. rugsėjo 12 d. *Real Decreto 1507/2008* (Karaliaus dekretas Nr. 1507/2008) (BOE Nr. 222, 2008 m. rugsėjo 13 d., p. 37487) (toliau – Reglamentas dėl privalomojo transporto priemonių draudimo), 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės ir pareigos apsidrausti taikymo tikslais motorinėmis transporto priemonėmis laikomos visos variklinės transporto priemonės, skirtos važiuoti žeme, įskaitant mopedus, specialiosios paskirties transporto priemones, priekabas ir puspriekabes <…> Pareiga apdrausti netaikoma priekaboms, puspriekabėms ir specialiesiems traukiamiems įrenginiams, kurių maksimali leistina masė neviršija 750 kg <…>“

12 Reglamento dėl privalomojo transporto priemonių draudimo 19 straipsnio „Žalos ir žalą sukėlusių asmenų daugetas“ 2 dalyje nustatyta:

„Jei, įvykus tam pačiam draudžiamajam įvykiui, kuriame dalyvauja dvi ar daugiau privalomuoju draudimu apdraustų transporto priemonių, žala padaroma tretiesiems asmenims, kiekvienas atsakingos transporto priemonės draudikas vykdo teisės aktuose nustatytus įsipareigojimus, atsižvelgdamas į kiekvienos draudžiamajame įvykyje dalyvavusios transporto priemonės atsakomybę, jeigu ją galima nustatyti, arba priešingu atveju – laikydamiesi draudimo kompanijų sudarytų sutarčių nuostatų; jei tokios sutartys nesudarytos, kiekvienas draudikas prisideda proporcingai pagal tų transporto priemonių galią.

Kai abi įvykyje dalyvavusios transporto priemonės yra vilkikas ir prie jo prikabinta priekaba ar puspriekabė arba dvi priekabos ir puspriekabės ir kai neįmanoma nustatyti kiekvienos tų transporto priemonių atsakomybės, kiekvienas draudikas prie tų įsipareigojimų vykdymo prisideda pagal draudimo bendrovių sutarčių nuostatas arba, jei tokių sutarčių nėra, – proporcingai kiekvienos sudarytoje draudimo sutartyje nurodytos transporto priemonės metinės draudimo įmokos sumai.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

13 2014 m. balandžio 3 d. įvyko kelių eismo įvykis, kuriame dalyvavo iš vilkiko (toliau – vilkikas) ir puspriekabės (toliau – puspriekabė) sudaryta sujungta transporto priemonė; per šį įvykį buvo apgadinta puspriekabė. Įrodyta, kad šį eismo įvykį lėmė neatsakingas vilkiko vairuotojo elgesys ir kad išimtinai jis yra atsakingas už puspriekabei padarytą žalą.

14 Vilkikas priklausė pagal Portugalijos teisę įsteigtai bendrovei *Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda*, o jo privalomąją civilinę atsakomybę buvo apdraudusi kita pagal Portugalijos teisę įsteigta bendrovė *Açoreana*, kuriai Ispanijoje atstovavo įmonė *Van Ameyde*. Puspriekabė priklausė *Caixarenting, SAU* ir pagal finansinės nuomos sutartį buvo išnuomota *Primafrío SL*. Nuo galimos puspriekabei padarytos žalos *Primafrío SL* buvo apsidraudusi pagal draudimo polisą, įsigytą iš įmonės *GES Seguros*, o puspriekabės privalomosios civilinės atsakomybės už žalą tretiesiems subjektams draudimo polisas buvo įsigytas iš įmonės *Seguros Bilbao SA*, kuri nėra ginčo šalis prašymą priimti prejudicinį sprendimą nagrinėjančiame teisme.

15 Kadangi *GES Seguros* išmokėjo *Primafrío* 34 977,33 euro kaip kompensaciją už puspriekabei padarytą žalą, 2015 m. kovo 13 d. ji kreipėsi į *Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado* (La Palmos del Kondado pirmosios instancijos teismas Nr. 1, Ispanija) su ieškiniu, kuriame reikalauja iš *Van Ameyde* kaip kompensaciją priteisti šią sumą su teisės aktuose nustatytomis palūkanomis. Grįsdama ieškinį *GES Seguros* teigė, be kita ko, kad pagal tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, galiojusius teisės aktus vilkikas ir puspriekabė buvo nesusijusios transporto priemonės, priklausančios skirtingiems savininkams, ir buvo atskirai apdraustos privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, taigi puspriekabė negalėjo būti laikoma vilkiku gabentu kroviniu ar juo transportuota preke, kaip tai suprantama pagal Įstatymo dėl transporto priemonių draudimo 5 straipsnio 2 dalį. Dėl tos priežasties, pasak *GES Seguros*, toje nuostatoje numatyta privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo išimtis netaikytina. *Van Ameyde* papriešTaravo tam ieškiniui.

16 Kadangi tas ieškinys buvo atmestas 2016 m. liepos 14 d. sprendimu motyvuojant tuo, kad puspriekabė turėjo būti laikoma vilkiku gabentu kroviniu ar juo transportuota preke, *GES Seguros* pateikė apeliacinį skundą *Audiencia Provincial de Huelva* (Huelvos provincijos teismas) ir šis teismas jį patenkino 2016 m. gruodžio 22 d. sprendimu.

17 Tas teismas nusprendė, kad Įstatymo dėl transporto priemonių draudimo 5 straipsnio 2 dalyje nustatyta privalomojo draudimo išimtis, kiek tai susiję su apdraustoje transporto priemonėje vežtoms prekėms padaryta turtine žala, yra netaikoma ir kad dėl tos priežasties puspriekabei padaryta žala iš tiesų buvo apdrausta vilkiko privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu. To teismo nuomone, puspriekabė negalėjo būti laikoma vilkiko kroviniu, nes aptariamoje išimtyje kalbama būtent apie žalą, padarytą prekėms, vežamoms ne „apdrausta transporto priemone“, o „apdraustoje transporto priemonėje“.

18 Dėl 2016 m. gruodžio 22 d. sprendimo *Van Ameyde* pateikė kasacinį skundą *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija), t. y. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, kuriame teigė, kad pagal 5 straipsnio 2 dalį puspriekabei padaryta žala nedraudžiama vilkiko privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu. Šiuo klausimu *Van Ameyde* teigia, kad tuo metu, kai įvyko kelių eismo įvykis, vilkikas ir puspriekabė sudarė vieną „funkcinį vienetą“.

19 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad nors vilkikas ir puspriekabė yra atskiros transporto priemonės, kurioms atskirai taikoma pareiga apdrausti, Direktyvoje 2009/103 nėra aiškios nuostatos, kaip turi būti nustatyta atsakomybė tiek tretiesiems asmenis, tiek vienos kitai, kai įvyksta kelių eismo įvykis, kuriame dalyvauja iš šių dviejų elementų sudaryta sujungta transporto priemonė. Tas teismas vis dėlto pažymi, kad, remiantis jo jurisprudencija, atsakomybė nukentėjusioms trečiosioms šalims už atskirus sujungtos transporto priemonės elementus yra solidarioji ir kad Reglamento dėl privalomojo transporto priemonių draudimo 19 straipsnio 2 dalyje reglamentuojamas vidinis atsakomybės paskirstymas. Tačiau toje nuostatoje neapibrėžta, kaip sujungtą transporto priemonę sudarančių atskirų transporto priemonių draudikai turi pasiskirstyti atsakomybę, jei, kaip šiuo atveju nagrinėjamoje byloje, atsakomybė už vienos iš jų patirtą žalą išimtinai priskiriama kitai. Taigi toje nuostatoje nepateiktas atsakymas, ar puspriekabei padaryta žala turi būti apdrausta vilkiko privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu.

20 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas cituoja Įstatymo dėl transporto priemonių draudimo 5 straipsnio 2 dalį ir nurodo, kad pirmosios ir apeliacinės instancijos teismo pateikti priešingi šios nuostatos aiškinimai taip pat pateikti *Audiencias Provinciales* (provincijų teismai) jurisprudencijoje. Kadangi šis teismas turi išspręsti ginčą, jam kyla klausimas, ar tos nuostatos aiškinimas taip, kad jo nagrinėjamoje byloje nurodytomis aplinkybėmis vilkiko privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu nedraudžiama prie jo prikabintai puspriekabei padaryta žala dėl to, kad ta puspriekabė gali būti prilyginta vilkiko kroviniui ar juo vežamoms prekėms, arba dėl to, kad tas vilkikas ir puspriekabė sudaro vieną transporto priemonę, kurių

kiekvienos atskirai privalomasis draudimas padengtų tik turtinę žalą tretiesiems asmenims, kurie nėra vienos ar kitos transporto priemonės savininkai, sumažina ar sumenkina motorinių transporto priemonių privalomąjį draudimą nuo materialinės žalos, nustatytą Direktyvos 2009/103 3 straipsnio paskutinėje pastraipoje, aiškinamoje atsižvelgiant į jos 1 straipsnį.

21 Šiomis aplinkybėmis *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar pagal [Direktyvos 2009/103] 3 straipsnio paskutinę pastraipą, aiškinamą atsižvelgiant į tos direktyvos 1 straipsnį, draudžiamas toks nacionalinės teisės akto ([Įstatymo dėl transporto priemonių draudimo] 5 straipsnio 2 dalies) aiškinimas, pagal kurį tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, laikoma, kad puspriekabei padaryta žala nedraudžiama [vilkiko, prie kurio ji prikabinta] privalomuoju draudimu dėl to, kad ta puspriekabė prilyginama tame [vilkike] gabenamai prekei, ar net dėl to, kad, kiek tai susiję su turtine žala, ta puspriekabė ir [vilkikas] laikomi sudarančiais vieną transporto priemonę?“

Dėl prejudicinio klausimo

22 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/103 3 straipsnio paskutinė pastraipa, siejama su tos direktyvos 1 straipsnio 1 ir 2 punktais, turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama nacionalinės teisės aktus aiškinti taip, kad vilkiko privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu nedraudžiama ta turtinė žala ir dėl tos priežasties žalos atlyginimas netaikomas tai turtinei žalai, kurią tas vilkikas per kelių eismo įvykį padarė prie jo prikabintai puspriekabei, nes priimant sprendimą dėl žalos atlyginimo ta puspriekabė laikoma vilkiko vežama preke arba vieną transporto priemonę su vilkiku sudarančiu elementu.

23 Pirmiausia reikia pažymėti, kad Direktyva 2009/103, kaip matyti iš jos 1 konstatuojamosios dalies, siekta kodifikuoti ankstesnes direktyvas dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimu, suderinimo, nekeičiant tų direktyvų iš esmės. Taigi jurisprudencija dėl tų ankstesnių direktyvų taikoma aiškinant tas pačias Direktyvos 2009/103 nuostatas (2021 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, EU:C:2021:337, 35 punktas).

24 Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmoje pastraipoje numatyta, kad kiekviena valstybė narė, laikydamasi šios direktyvos 5 straipsnio, imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė. Tos direktyvos 3 straipsnio antroje pastraipoje nustatyta, kad apdraustosios atsakomybės apimtis ir draudimo sąlygos nustatomos remiantis 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytomis priemonėmis. Tos pačios direktyvos 3 straipsnio paskutinėje pastraipoje pažymėta, kad to straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytu draudimu privalomai draudžiama ir nuo žalos turtui, ir nuo žalos asmeniui. Direktyvos 5 straipsnio 2 dalyje, be kita ko, nustatyta, kad šioje nuostatoje nustatytomis sąlygomis kiekviena valstybė narė gali nukrypti nuo 3 straipsnio nuostatų dėl tam tikrų transporto priemonių rūšių.

25 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip Teisingumo Teismas jau yra pripažinęs, Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirma pastraipa, kuri suformuluota labai abstrakčiai, iš valstybių narių reikalaujama vidaus teisės sistemoje nustatyti bendrą pareigą drausti transporto priemones (2018 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 36 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

26 Taigi kiekviena valstybė narė privalo užtikrinti, kad, išskyrus tos direktyvos 5 straipsnyje nustatytas išimtis, „visos transporto priemonės“, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, būtų apdraustos pagal su draudimo kompanijomis sudarytą sutartį, kuria, laikantis Sąjungos teisės nustatytų ribų, būtų užtikrinta civilinė atsakomybė, susijusi su ta transporto priemone (2018 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 37 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

27 Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkte sąvoka „transporto priemonė“ apibrėžta kaip „bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba“.

28 Remiantis šių nuostatų formuluotėmis galima daryti nedviprasmišką išvadą, kad tiek vilkikas, tiek priekaba ar puspriekabė kiekviena atskirai yra „transporto priemonė“, kaip tai suprantama pagal tą nuostatą, taigi, jei jų įprastinės buvimo vietos valstybė narė nepasinaudoja tos direktyvos 5 straipsnyje nustatyta teise taikyti išimtis, dėl kiekvienos iš jų su draudimo bendrove turi būti sudaryta sutartis, kad laikantis Sąjungos teisėje nustatytų ribų būtų apdrausta jų valdytojų civilinė atsakomybė.

29 Dėl klausimo, ar tuo atveju, kai priekaba ar puspriekabė yra prikabinta prie vilkiko, ji nebelaikoma „transporto priemone“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktą, arba, kai ji prie jo prikabinta, iš vilkiko ir priekabos ar puspriekabės sudarytas junginys sudaro tik vieną ir tą pačią transporto priemonę, kaip nustatyta toje nuostatoje, ir dėl to ta priekaba ar puspriekabė atskirai nebelaikoma transporto priemone, reikia pažymėti, viena vertus, kad 1 straipsnio 1 punkto formuluotėje nėra nieko, kas galėtų pagrįsti tokias prielaidas. Iš tiesų teiginys, kad „net neprikabintoms“ priekaboms taikoma sąvoka „transporto priemonė“, kaip ji suprantama pagal 1 straipsnio 1 dalį, ir jungtuko „ir“ vartojimas šios sąvokos apibrėžties dviem dalims sujungti aiškiai rodo, kad priekabos, kaip ir puspriekabės, yra savarankiška „transporto priemonės“ kategorija, kaip tai suprantama pagal tą nuostatą, besiskirianti nuo „bet kokia mechanine energija varomos motorinės transporto priemonės, skirtos važiuoti žeme, bet ne bėgiais“, kurios kvalifikavimas kaip transporto priemonės nepriklauso nuo to, ar ji sukabinta ar nesukabinta su kita transporto priemone, kaip suprantama pagal tą nuostatą.

30 Kita vertus, teiginys, kad prie vilkiko prikabinta priekaba arba puspriekabė yra to vilkiko vežama prekė arba su tuo vilkiku sudaro vieną transporto priemonę ir dėl to netenka „transporto priemonės“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktą, statuso, yra nesuderinamas su tuo, kad sąvokos „transporto priemonė“, kaip ji suprantama pagal tą nuostatą, apibrėžtis nepriklauso nuo aptariamos transporto priemonės esamo ar galimo naudojimo, ir dėl to prieštarauja objektyviai šios sąvokos sampratai (šiuo klausimu žr. 2018 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 38 ir 39 punktus ir nurodytą jurisprudenciją). Tai taip pat nesuderinama su tuo, kad pareigos sudaryti privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo sutartį apimtis dėl teisinio saugumo priežasčių turi būti nustatyta iš anksto, t. y. prieš tai, kai transporto priemonė galbūt paklius į kelių eismo įvykį (2018 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 40 punktas).

31 Jei prie vilkiko prikabinta priekaba ar puspriekabė netektų „transporto priemonės“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 dalį, statuso, būtų pakenkta tos direktyvos 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatytos pareigos apdrausti nuspėjamumui, stabilumui ir tęstinumui, kurių paisyti vis dėlto būtina siekiant užtikrinti teisinį saugumą (pagal analogiją žr. 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, EU:C:2021:337, 52 punktą).

32 Tuo remiantis darytina išvada, jog teiginys, kad prie vilkiko prikabinta priekaba arba puspriekabė yra to vilkiko vežama prekė arba su tuo vilkiku sudaro vieną transporto priemonę ir kad dėl to ji netenka „transporto priemonės“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktą, statuso, yra nesuderinamas su ta nuostata. Be to, jei aptariama priekabos ar puspriekabės įprastinės buvimo

vietos valstybė narė nepasinaudoja Direktyvos 2009/103 5 straipsnyje jai suteikta teise, visoms priekaboms ar puspriekabėms taikoma Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta pareiga apdrausti, neatsižvelgiant į tai, ar ji sukabinta ar nesukabinta su kita transporto priemone.

33 Vis dėlto šiuo atveju, remiantis Teisingumo Teismo turima bylos medžiaga, darytina išvada, kad, nors ginčas pagrindinėje byloje susijęs su prie vilkiko prikabintos puspriekabės kvalifikavimu, tas kvalifikavimas nesiejamas su Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta pareiga apdrausti, kokia ji perkelta į Ispanijos teisę. Beje, neginčijama, kad abi pagrindinėje byloje aptariamos transporto priemonės buvo apdraustos privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu. Tačiau remiantis ta bylos medžiaga taip pat galima teigti, kad to kvalifikavimo, pateikto išaiškinus pagrindinėje byloje nagrinėjamus nacionalinės teisės aktus, pasekmė yra tai, kad kelių eismo įvykyje dalyvavusio ir puspriekabę traukusio vilkiko valdytojo civilinės atsakomybės draudėjas pagrindinėje byloje nagrinėjamomis aplinkybėmis apgadintos puspriekabės savininkui ar valdytojui neatlygins patirtos žalos. Taigi šis aiškinimas taikomas nukentėjusių asmenų teisės į žalos atlyginimą pagal draudėjo civilinės atsakomybės draudimą apimčiai, tačiau tai turi išsiaiškinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

34 Dėl to, antra, reikia priminti, kad remiantis Direktyvos 2009/103 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad ta direktyva, kaip ir iki jos galiojusiomis direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo, siekiama, viena vertus, užtikrinti ir motorinių transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra Sąjungos teritorijoje, ir jose esančių asmenų laisvą judėjimą ir, kita vertus, garantuoti, kad nukentėjusieji per šių motorinių transporto priemonių sukeltus kelių eismo įvykius būtų vertinami vienodai, neatsižvelgiant į konkrečią Sąjungos teritorijos vietą, kur įvyko eismo įvykis (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 28 punktas ir nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 35 punktas).

35 Taigi Direktyva 2009/103 valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad motorinių transporto priemonių, kurių įprasta buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta; direktyvoje, be kita ko, nurodytos žalos rūšys ir tretieji nukentėjusieji asmenys, kuriems turi būti taikomas tas draudimas (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 29 punktas ir nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 36 punktas).

36 Pareiga civilinės atsakomybės draudimu apsidrausti nuo motorinėmis transporto priemonėmis padarytos žalos tretiesiems asmenims vis dėlto skiriasi nuo šios žalos atlyginimo pagal draudėjo civilinės atsakomybės draudimą apimties. Pirmoji apibrėžta ir užtikrinta Sąjungos teisės aktais, o antroji iš esmės reglamentuojama nacionalinės teisės (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 30 punktas ir nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 46 punktas).

37 Iš tiesų, remiantis Direktyvos 2009/103 tikslu ir jos tekstu darytina išvada, kad ja, kaip ir ja kodifikuotomis direktyvomis, nesiekiama suderinti valstybėse narėse taikomos civilinės atsakomybės tvarkos ir kad šiuo metu galiojančioje Sąjungos teisėje valstybėms narėms palikta laisvė nustatyti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės už sukeltus draudžiamuosius įvykius tvarką (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 31 punktas ir nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 47 punktas).

38 Taigi, atsižvelgiant, be kita ko, į Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 2 dalį, pagal šiuo metu galiojančią Sąjungos teisę valstybės narės iš principo turi laisvę civilinės atsakomybės tvarkoje nustatyti, konkrečiai kalbant, motorinėmis transporto priemonėmis padarytą žalą, kuri turi būti atlyginta, šios žalos

atlyginimo mastą ir asmenis, turinčius teisę į tokį atlyginimą (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 32 punktas, taip pat 2014 m. sausio 23 d. Sprendimo *Petillo*, C-371/12, EU:C:2014:26, 30 punktas).

39 Taigi valstybės narės privalo užtikrinti, kad pagal jų nacionalinę teisę taikytina motorinių transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta laikantis Direktyvos 2009/103 nuostatų (2014 m. sausio 23 d. Sprendimo *Petillo*, C-371/12, EU:C:2014:26, 31 punktas ir nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Neto de Sousa*, C-506/16, EU:C:2017:642, 30 punktas).

40 Be to, įgyvendindamos šią kompetenciją šioje srityje valstybės narės turi laikytis Sąjungos teisės, o nacionalinės teisės nuostatos, reglamentuojančios transporto priemonių valdytojų sukeltų draudžiamųjų įvykių žalos atlyginimą, negali panaikinti šios direktyvos veiksmingumo (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 33 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija, taip pat 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 48 punktas).

41 Dėl motorinių transporto priemonių padarytos žalos, kuri turi būti atlyginta pagal nacionalinę civilinės atsakomybės teisę, privalomojo draudimo reikia pažymėti, kad, nors Direktyvos 2009/103 3 straipsnio antra pastraipa valstybėms narėms iš tiesų suteikiama laisvė apibrėžti draudžiamą žalą ir privalomojo draudimo tvarką, ta laisvė ribojama direktyvoje nustačius privalomą tam tikros žalos draudimą iki tam nustatyto minimalaus dydžio. Viena iš tokios žalos, kurią privaloma drausti, rūšių yra „žala turtui“, kaip nustatyta Direktyvos 2009/103 3 straipsnio paskutinėje pastraipoje (pagal analogiją žr. 2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 34 ir 37 punktus).

42 Vis dėlto tam, kad būtų galima šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti naudingą atsakymą, nereikia tikslinti sąvokos „žala turtui“, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2009/103 3 straipsnio paskutinę pastraipą, apimties; pakanka priminti, kad, kiek tai susiję su klausimu, kokie asmenys gali pretenduoti į turtinės žalos atlyginimą, viena vertus, remiantis kartu aiškinamais tos direktyvos 1 straipsnio 2 punktu ir 3 straipsnio pirma pastraipa galima teigti, kad apsauga, kuri turi būti užtikrinta pagal tą direktyvą, taikoma kiekvienam asmeniui, kuris pagal nacionalinės privalomojo draudimo teisės aktus turi teisę į motorinių transporto priemonių padarytą žalą (2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 42 punktą).

43 Kita vertus, nors Direktyvos 2009/103 12 straipsnyje iš tiesų nurodytos konkrečios nukentėjusių asmenų kategorijos ir nustatyta, kad to straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytų kategorijų asmenis privaloma drausti nuo žalos asmeniui, o to straipsnio 3 dalyje nurodytų kategorijų asmenis – nuo žalos asmeniui ir turtui, jeigu jie turi teisę į žalos atlyginimą pagal nacionalinę civilinę teisę, ir nors iš tikrųjų ta direktyva nesiekiama tikslo siaurinti asmenų, kuriems teikiama apsauga, rato, bet, atvirkščiai, nustatoma pareiga drausti tam tikrų asmenų, kurie laikomi ypač pažeidžiamais, patirtą žalą (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 43 punktą), vis dėlto reikia konstatuoti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamomis aplinkybėmis apgadintos puspriekabės savininkas ar valdytojas nepatenka į tas kategorijas nukentėjusių asmenų, dėl kurių pagal tą direktyvą veiksmų turi imtis žalą padariusios transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės draudėjas.

44 Be to, nors Teisingumo Teismas iš tiesų ne kartą yra nusprendęs, kad, siekiant užtikrinti Sąjungos teisės nuostatų dėl privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo veiksmingumą, tos nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad jomis draudžiami nacionalinės teisės aktai, kuriais pažeidžiamas tas veiksmingumas, nes juose *ex officio* nesuteikus nukentėjusiajam asmeniui teisės gauti privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo teikiamo žalos atlyginimo arba šią teisę neproporcingai apribojus Sąjungos teisės aktų leidėjui trukdoma nuolat ir vis intensyviau siekti per kelių eismo įvykį nukentėjusių asmenų apsaugos tikslo (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 38 ir 49 punktus ir nurodytą jurisprudenciją), taip nėra aiškinant pagrindinėje byloje nagrinėjamus teisės aktus.

45 Iš tiesų pagrindinėje byloje nagrinėjamomis aplinkybėmis apgadintos puspriekabės savininkas ar valdytojas negali būti nei prilygintas asmenims, kurie Sąjungos teisės aktų leidėjo pripažįstami ypač pažeidžiamais, nei laikomas priskirtinu nukentėjusiems asmenims, pagrindusiems tokį Sąjungos teisės aiškinimą.

46 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirma, antra ir paskutinė pastraipos, siejamos su tos direktyvos 1 straipsnio 1 ir 2 punktais, turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas nedraudžiama nacionalinės teisės aktus aiškinti taip, jog pagal juos vilkiko privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu nedraudžiama ta turtinė žala ir dėl tos priežasties žalos atlyginimas netaikomas tai turtinei žalai, kurią tas vilkikas per kelių eismo įvykį padarė prie jo prikabintai puspriekabei.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

47 Kadangi šis procesas pagrindinių bylų šalims yra vienas iš etapų prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti tas teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

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 3 straipsnio pirma, antra ir paskutinė pastraipos, siejamos su tos direktyvos 1 straipsnio 1 ir 2 punktais, turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas nedraudžiama nacionalinės teisės aktus aiškinti taip, jog pagal juos vilkiko privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu nedraudžiama ta turtinė žala ir dėl tos priežasties žalos atlyginimas netaikomas tai turtinei žalai, kurią tas vilkikas per kelių eismo įvykį padarė prie jo prikabintai puspriekabei.

Parašai.