



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO YVES BOT
IŠVADA,
pateikta 2019 m. vasario 28 d.¹

Byla C-100/18

Línea Directa Aseguradora, S.A.
prieš
Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

(*Tribunal Supremo* (Aukščiausias Teismas) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas – Direktyva 2009/103/EB – 3 straipsnio pirma pastraipa – Sąvoka „transporto priemonių eismas“ – Žala namui, kilusi dėl privačiame to namo garaže stovėjusios transporto priemonės gaisro – Privalomojo draudimo apsauga“

I. Įvadas

1. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija) 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 3 straipsnio išaiškinimo².

2. Šis prašymas pateiktas nagrinėjant dviejų draudimo bendrovių, būtent *Línea Directa Aseguradora, S.A.* (toliau – *Línea Directa*) ir *Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros* (toliau – *Segurcaixa*), ginčą dėl automobilio draudimo apsaugos, kai žala individualiam namui kilo dėl to namo garaže pastatytos transporto priemonės gaisro.

3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar sąvoka „transporto priemonių eismas“, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmą pastraipą, gali būti aiškinama taip, kad į jos taikymo sritį patenka toks atvejis, kai privačioje stovėjimo vietoje daugiau nei dvidešimt keturias valandas stovinti transporto priemonė užsidega, o gaisras kilo, kaip teigia šis teismas, jos, kaip vežimui skirtos transporto priemonės, funkcijai vykdyti reikalinguose mechanizmuose.

4. Analizės pabaigoje teigsiu, kad šią sąvoką „transporto priemonių eismas“ reikia aiškinti atsižvelgiant į tai, koks yra transporto priemonės, naudojamos pagal jos, kaip vežimui skirtos transporto priemonės, funkciją, ir eismo įvykio, įvykusio automobilių stovėjimui skirtoje vietoje, ryšys.

¹ Proceso kalba: prancūzų.

² OL L 263, 2009, p. 11.

5. Iš tiesų, siūlau laikyti, kad pagrindinės bylos aplinkybės nepagrindžia to, kad šios sąvokos apibrėžimas būtų patikslintas nustatant apribojimą erdvės atžvilgiu, t. y. į šios sąvokos taikymo sritį neįtraukiant stovėjimo vietos privačiame individualiame garaže, arba apribojimą laiko atžvilgiu, atsižvelgiant į laiko tarpą tarp draudžiamąo įvykio ir ankstesnio pastatytos transporto priemonės judėjimo, ar netgi priežastinio ryšio apribojimą, atsižvelgiant į tai, ar žala kilo dėl techninių priežasčių.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

6. Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkte nustatyta:

„Šioje direktyvoje:

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

7. Šios direktyvos 3 straipsnyje numatyta:

„Kiekviena valstybė narė, laikydamosi 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.“

8. Šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos c punkte nustatyta:

„Kiekviena valstybė narė imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad taikant 3 straipsnį įvykio metu nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu laikomos niekinėmis visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, įtrauktos į draudimo liudijimą, išduotą pagal 3 straipsnio reikalavimus, ir pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba jas vairuoja:

<...>

c) asmenys, kurie nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų.“

9. Tos pačios direktyvos 29 straipsnyje teigiama:

„Direktyvos 72/166/EEB^[3], 84/5/EEB^[4], 90/232/EEB^[5], 2000/26/EB^[6] ir 2005/14/EB^[7] <...> panaikinamos <...>

Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal II priede pateiktą atitikties lentelę.“

B. Ispanijos teisė

10. Klostantis faktinėms pagrindinės bylos aplinkybėms taikytinos redakcijos *La ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* (Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo), kodifikuoto 2004 m. spalio 29 d. *Real Decreto Legislativo 8/2004* (Karaliaus įstatyminis dekretas Nr. 8/2004)⁸, 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

Kiek tai susiję su žala asmenims, jis atleidžiamas nuo atsakomybės tik tuo atveju, jei įrodo, kad žala atsirado išimtinai dėl nukentėjusio asmens kaltės ar dėl su vairavimu ir transporto priemonės veikimu nesusijusios nenugalimos jėgos; nenugalimos jėgos atvejais nelaikomi nei transporto priemonės trūkumai, nei tos transporto priemonės mechanizmų ar detalių gedimai ar nusidėvėjimas.

Kiek tai susiję su žala turtui, vairuotojas atsako 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.

Jeigu ir vairuotojas, ir nukentėjęs asmuo elgėsi neatsargiai, kiekvienam iš jų tenkanti atsakomybė paskirstoma proporcingai ir nuo to priklauso kompensacijos už žalą dydis.

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.

Privalomuoju draudimu neapdraustos transporto priemonės savininkui, kuris nėra vairuotojas, ir vairuotojui taikoma solidarioji civilinė atsakomybė dėl žalos asmenims ir turtui, kuri kilo dėl šios transporto priemonės, nebent savininkas įrodo, kad transporto priemonė buvo iš jo pavogta.“

3 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyva 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).

4 1983 m. gruodžio 30 d. Antroji Tarybos direktyva 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).

5 1990 m. gegužės 14 d. Trečioji Tarybos direktyva 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).

6 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, 2000, p. 65; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 3 t., p. 331).

7 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, 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, 2005, p. 14).

8 BOE Nr. 267, 2004 m. lapkričio 5 d., p. 36662.

11. *Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor* (Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo), kodifikuoto 2008 m. rugsėjo 12 d. *Real Decreto 1507/2008* (Karaliaus įstatyminis dekretas Nr. 1507/2008)⁹, 2 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Civilinės atsakomybės dėl motorinių transporto priemonių judėjimo ir šiuo reglamentu reguliuojamo privalomojo draudimo tikslais „kelių eismo įvykiais“ laikomi įvykiai dėl ankstesniame straipsnyje minėto motorinių transporto priemonių vairavimo sukkelto pavojaus garažuose ir stovėjimo aikštelėse, keliuose ir eismui pritaikytose viešose ir privačiose miesto ir užmiesčio teritorijose, taip pat keliuose ir teritorijose, kurie įprastai tam naudojami, nors nepritaikyti.“

III. Pagrindinės bylos aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

12. 2013 m. rugpjūčio 19 d. po pietų Luis Salazar Rodes pasistatė transporto priemonę, įsigytą prieš dešimt dienų, individualaus namo, priklausančio įmonei *Industrial Software Indusoft*, garaže.

13. 2013 m. rugpjūčio 20 d. po pietų L. Salazar Rodes užvedė transporto priemonę nepajudindamas jos iš vietos.

14. Po kelių valandų, apie trečią valandą nakties, transporto priemonė, kuri stovėjo nepajudinta iš vietos daugiau nei dvidešimt keturias valandas, užsidegė ir sukėlė gaisrą garaže, nuo sukkelto gaisro nukentėjo namas. Gaisro priežastis – transporto priemonės elektros grandinė.

15. L. Salazar Rodes priklausanti transporto priemonė buvo apdrausta pagal transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo sutartį, sudarytą su *Línea Directa*.

16. Įmonei *Industrial Software Indusoft*, kuriai priklausantis individualus namas buvo apdraustas pagal su *Segurcaixa* sudarytą draudimo sutartį, buvo išmokėta 44 704,34 EUR dydžio kompensacija už šiam namui padarytą turtinę žalą, kurią sukėlė aptariamo automobilio gaisras.

17. 2014 m. kovo 5 d. *Segurcaixa* pareiškė *Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz* (Vitorijos-Gasteiso pirmosios instancijos teismas, Ispanija) ieškinį *Línea Directa*, prašydama nurodyti šiai draudimo bendrovei sumokėti 44 704,34 EUR sumą kartu su teisės aktuose nustatytais palūkanomis, nes draudžiamą įvykiu priežastis yra eismo įvykis, kurį dengia L. Salazar Rodes priklausanti transporto priemonės draudimas. Šis teismas nusprendė, kad gaisro negalima laikyti „eismo įvykiu“, kurį dengia automobilio draudimas, ir atmetė *Segurcaixa* ieškinį.

18. Išnagrinėjęs dėl šio sprendimo *Segurcaixa* pateiktą apeliacinį skundą *Audiencia Provincial de Álava* (Alavos provincijos teismas, Ispanija) panaikino šį sprendimą ir *Segurcaixa* ieškinį patenkino, nusprenddamas plačiai aiškinti sąvoką „eismo įvykis“¹⁰, kuri, kaip teigia šis teismas, apima „savininko laikinai garaže pastatytos transporto priemonės gaisrą, jei gaisras kilo dėl transporto priemonės be trečiosios šalies įsikišimo“.

19. Dėl šio sprendimo *Línea Directa* pateikė kasacinį skundą *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas).

⁹ BOE Nr. 222, 2008 m. rugsėjo 13 d., p. 37487.

¹⁰ Dėl šios Ispanijos teisės sąvokos žr. šios išvados 11 punktą.

20. Šis teismas teigia, kad Ispanijos teisėje, į kurią buvo perkelta Direktyva 2009/103, apibrėžiama objektyvi transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės, nustatytos šios direktyvos 3 straipsnyje, sritis, o „eismo įvykiais“ laikomi „motorinių transporto priemonių vairavimo sukeltas pavojus tiek garažuose ir stovėjimo aikštelėse, tiek keliuose ir eismui pritaikytose viešose ir privačiose miesto ir užmiesčio teritorijose, taip pat keliuose ir teritorijose, kurie įprastai tam naudojami, nors nepritaikyti“.

21. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) priduria, kad plačiai aiškindamas eismo sukeltą pavojų tas teismas nusprendė, jog civilinės atsakomybės draudimas taikomas stovinčiai transporto priemonei arba transporto priemonei, kurios variklis neužvestas, arba kelionės metu užsidegusiai transporto priemonei.

22. Vis dėlto jis nusprendė, kad draudimo apsauga nesuteikiama, jei gaisras kilo dėl to, kad transporto priemonė buvo pastatyta ir uždengta siekiant ją apsaugoti nuo šalčio.

23. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) patikslina, kad pagal Ispanijos teisę transporto priemonės vairuotojas nėra atsakingas už žalą, kilusią dėl nenugalimos jėgos, ir kad transporto priemonės trūkumai ar kurios nors detalės gedimas nelaikytini nenugalimos jėgos atveju. Be to, aplinkybė, kad eismo įvykis įvyko dėl transporto priemonės trūkumo, nereiškia, kad negalioja privalomojo draudimo apsauga ir kad vėliau, jei tenkinamos atitinkamos sąlygos, negali būti pareikštas ieškinys gamintojui.

24. Todėl šis teismas siekia išsiaiškinti, ar Direktyvai 2009/103 neprieštaruoja teiginys, kad automobilio draudimo apsauga taikytina nelaimingam įvykiui, susijusiam su transporto priemone, kurios variklis nebuvo užvestas ir kuri stovėjo individualaus namo garaže, kai nėra jokios sąsajos su eismu ir kai transporto priemonė nekelia pavojaus kelių eismo dalyviams. Šiuo atveju veikia turėtų būti taikoma potencialiai pavojingo daikto savininko atsakomybė.

25. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Sąjungos teisės aktais siekiamas tikslas apsaugoti asmenis, nukentėjusius per transporto priemonių sukeltus įvykius, galėtų pateisinti tai, kad draudimu dengiamos stovinčios transporto priemonės gaisro pasekmės, jeigu gaisro priežastis siejama su šios transporto priemonės judėjimui būtina arba naudinga funkcija, vadinasi, tokį atvejį būtų galima susieti su įprasta transporto priemonės funkcija, t. y. su vežimo funkcija.

26. Tačiau, turint omenyje tai, kad laiko atžvilgiu ankstesnis šios transporto priemonės naudojimas ir eismo įvykis nėra susiję, arba tai, kad pastarasis įvyko esant tam tikroms aplinkybėms, negalima atmesti galimybės, kad dėl to, jog transporto priemonės keliamas pavojus ir jos naudojimas nėra tiesiogiai susiję, stovinti transporto priemonė nepatenka į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį.

27. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad toks aiškinimas, jog laiko atžvilgiu ryšys tarp ankstesnio transporto priemonės naudojimo ir draudžiamąjo įvykio nėra būtinas, galėtų lemti tai, kad motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas būtų prilygintas savininko draudimui, kuris dengia atsakomybę, kurią paprastai lemia transporto priemonės turėjimas ar valdymas.

28. Šiomis aplinkybėmis *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1) Ar aiškinimas, pagal kurį privalomuoju draudimu turi būti apdraudžiama stovinčios transporto priemonės gaisro metu padaryta žala, jei gaisras kilo mechanizmuose, kurių reikia transporto priemonės transporto funkcijai vykdyti, prieštarauja Direktyvos 2009/103/EB 3 straipsniui?

- 2) Jeigu atsakymas į pirmiau pateiktą klausimą yra neigiamas, ar aiškinimas, pagal kurį privalomuoju draudimu turi būti apdraudžiama transporto priemonei gaisro metu padaryta žala, jei gaisro negalima susieti su ankstesniu judėjimu, todėl negalima laikyti, kad jis susijęs su kelione, prieštarauja Direktyvos 2009/103/EB 3 straipsniui?
- 3) Jeigu atsakymas į antrąjį klausimą yra neigiamas, ar aiškinimas, pagal kurį privalomuoju draudimu turi būti apdraudžiama transporto priemonei gaisro metu padaryta žala, jei transporto priemonė stovėjo privačiame uždareme garaže, prieštarauja Direktyvos 2009/103/EB 3 straipsniui?“

IV. Analizė

A. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo priimtinum

29. *Línea Directa* teigia, kad pirmasis prejudicinis klausimas yra nepriimtinas, nes jis yra hipotetinis. Ši draudimo bendrovė iš esmės mano, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi principu, jog gaisras kilo dėl transporto priemonės vežimo funkcijai užtikrinti reikalingų mechanizmų, nors tai nėra paremta pagrindinėje byloje esančiais įrodymais. *Línea Directa* nuomone, įrodyta tik tai, kad gaisras kilo dėl šios transporto priemonės elektros grandinės.

30. Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją „tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, turi, atsižvelgdamas į konkrečios bylos aplinkybes, įvertinti tai, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl Teisingumo Teismas iš principo turi priimti sprendimą tuo atveju, kai pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės išaiškinimu <...>. Tuo remiantis reikia daryti išvadą, kad klausimams dėl Sąjungos teisės taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo, tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinas tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus <...>“¹¹.

31. Taip nėra nagrinėjamu atveju. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) nurodytos faktinės bylos aplinkybės, jį verčiančios abejoti dėl privalomojo automobilio draudimo taikymo apimties, yra susijusios ne tik su aptariamą transporto priemonės gaisro priežastimi. Prašomas sąvokos „transporto priemonių eismas“ išaiškinimas yra būtinas tam, kad būtų priimtas sprendimas byloje. Jo svarba, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo jau priimtus sprendimus, yra pateisinama.

32. Šiomis aplinkybėmis siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad šis pirmasis prejudicinis klausimas yra priimtinas.

B. Dėl esmės

33. Prejudiciniais klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirma pastraipa turi būti aiškinama taip, kad į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį patenka toks atvejis, kai dėl privačiame garaže daugiau nei dvidešimt keturias valandas stovinčios transporto priemonės gaisro, kilusio dėl šios transporto priemonės elektros grandinės, buvo padaryta žala namui, kuriame yra šis garažas.

¹¹ Žr., be kita ko, 2018 m. gruodžio 10 d. Sprendimą *Wightman ir kt.* (C-621/18, EU:C:2018:999, 26 ir 27 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

34. Atsižvelgdamas į Teisingumo Teismo jurisprudenciją prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atkreipė dėmesį į bylos išskirtinumą, kurį lemia tai, kad įvykis yra siejamas su privačioje stovėjimo vietoje buvusiu transporto priemone, kuri prieš tą įvykį nebuvo pajudinta iš vietos.

35. Iš tikrųjų, nors tam tikrus atsakymo elementus galima rasti ankstesniuose Teisingumo Teismo sprendimuose, reikėtų dar kartą išaiškinti Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmos pastraipos nuostatas siekiant nustatyti, ar į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį patenka netikėtai kilęs gaisras dėl stovėjimo vietoje buvusios transporto priemonės, kuri prieš gaisrą nebuvo pajudinta iš vietos.

36. Pirmia, reikia priminti, kad sąvoka „transporto priemonių eismas“ yra savarankiška Sąjungos teisės sąvoka, kurios negalima palikti savo nuožiūra aiškinti kiekvienai valstybei narei ir kuri turi būti aiškinama atsižvelgiant į kontekstą ir teisės aktais, priimtais transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje, siekiamus tikslus¹².

37. Antra, reikia pažymėti, kad šios sąvokos aiškinimas keitėsi priklausomai nuo įvairių Teisingumo Teismui pateiktųjų bylų.

38. Iš tikrųjų, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad sąvoka „transporto priemonių eismas“ apima bet kokią transporto priemonės naudojimą, kuris atitinka įprastą jos, kaip vežti skirtos priemonės, funkciją¹³.

39. Remiantis šiuo aiškinimu galima teigti, kad privalomuoju draudimu draudžiami tokie įvykiai, kai transporto priemonė nevažiuoja, bet stovi stovėjimo aikštelėje¹⁴, ir neturi reikšmės tai, ar atitinkamos transporto priemonės variklis įvykio momentu buvo užvestas¹⁵.

40. Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad transporto priemonės naudojimas pagal jos, kaip vežti skirtos priemonės, funkciją apima ne tik transporto priemonių vairavimą, bet ir kitus su tuo susijusius veiksmus, pavyzdžiui, stovinčios transporto priemonės durelių atidarymą, kai keleiviai nori iš jos išlipti¹⁶.

41. Be to, sąvoka „transporto priemonių eismas“ taikoma visais atvejais, kai transporto priemonė naudojama ne tik viešuosiuose keliuose, bet ir valstybei ar privatiems asmenims priklausančiuose žemės sklypuose¹⁷, nes šios sąvokos apimtis nesiejama su žemės sklypu, kuriame transporto priemonė naudojama, charakteristikomis¹⁸.

42. Taigi atsižvelgiant į suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją nėra jokios abejonės, kad ši sąvoka apima atvejus, kai buvo padaryta žala, nors transporto priemonė stovėjo privačioje tam tikslui skirtoje stovėjimo vietoje.

12 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 31 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

13 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 44 punktą). Šiame punkte pateiktas Direktyvos 72/166 3 straipsnio 1 dalies pirmas sakinytis atitinka, vadovaujantis Direktyvos 2009/103 II priede pateikta atitikties lentele, šios direktyvos 3 straipsnio pirmą pastraipą, kuri taikytina šioje byloje (žr. šios išvados 9 punktą). Taip pat žr. Europos Komisijos pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Europos Komisijos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/103, COM(2018) 336 *final*, būtent jos 1 straipsnis, siekiant į Direktyvos 2009/103 1 straipsnį įterpti 1a punktą, kuriame pateikiamas sąvokos „transporto priemonės eismas“ apibrėžimas, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo jurisprudenciją ir teisinio saugumo sumetimais.

14 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 37, 38 ir 40 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

15 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 39 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

16 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 36 ir 45 punktai).

17 Žr. faktines aplinkybes byloje, kuriose buvo priimtas 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, 19 ir 59 punktai (šis konkretus atvejis susijęs su automobilio manevravimu ūkio kieme) ir 2017 m. lapkričio 28 d. Sprendimas *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908, 7 ir 9 punktai (įvykis įvyko ūkio vynuogynė)).

18 Žr. 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimą *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007, 30 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

43. Vis dėlto reikia pažymėti, kad bendras skirtingų bylų, kuriose Teisingumo Teismas priėmė sprendimus, bruožas yra tai, kad kalba eina apie transporto priemonę, kuri buvo naudojama ar buvo neseniai naudota.

44. Todėl vienintelis sudėtingas klausimas, kurį reikia išspręsti, yra toks: ar tai, jog transporto priemonė gana ilgą laiką iki nelaimingo įvykio nebuvo naudojama, gali būti pagrindas netaikyti Sąjungos teisės aktais, priimtais transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo srityje, suteikiamos apsaugos ir – subsidiariai, – jei atsakymas į šį klausimą būtų neigiamas, ar turi būti reikalaujamas su techninėmis priežastimis susijusio ryšio.

45. Man atrodo, kad neigiamą atsakymą į šį pagrindinį klausimą pateisina trys priežastys. Pirma, reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nenustatė apribojimų laiko atžvilgiu pagal tai, kada įvyko įvykis, kiek tai susiję su asmenų, nukentėjusių per transporto priemonių sukeltus įvykius, apsaugos užtikrinimu.

46. Antra, Teisingumo Teismo jurisprudencijos raida atskleidžia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekia nuolat ir vis intensyviau apsaugoti per transporto priemonių sukeltus įvykius nukentėjusius asmenis¹⁹, jeigu transporto priemonė, kurios apibrėžimą neseniai dar kartą pateikė Teisingumo Teismas²⁰, naudojama ar gali būti naudojama pagal savo, kaip transporto priemonės, vežimo funkciją.

47. Trečia, transporto priemonės naudojimo prieš įvykį trukmės įvertinimas kiekvienu konkrečiu atveju laikytinas, mano nuomone, teisinio nesaugumo šaltiniu, kuris prieštarauja pirmiau nurodytam tikslui.

48. Remdamasis tuo darau išvadą, kad tik tie atvejai, kai draudžiamasis įvykis įvyksta tada, kai transporto priemonė naudojama ar buvo naudojama kitais nei vežimo tikslais, pavyzdžiui, kaip darbo įrankis²¹ ar ginklas ar netgi kaip gyvenamoji vieta, nepatenka į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį.

49. Net jei vadovaudamasis savo jurisprudencija Teisingumo Teismas nusprendė, kad neturi reikšmės tai, ar draudžiamasis įvykis įvyko iš karto po to, kai transporto priemonė buvo naudojama pagal vežimo paskirtį, ir kad pats stovėjimas stovėjimo vietoje patenka į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį, vis dėlto norint atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pirmąjį klausimą dar reikia išsiaiškinti, ar turi būti nustatyti apribojimai dėl žalos atsiradimo priežasčių, pavyzdžiui, tokių, kurios susijusios su transporto priemonės vežimo funkcijai vykdyti reikalingais mechanizmais.

50. Pirma, reikia konstatuoti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nenustatė tokių sąlygų. Antra, atsižvelgiant į ypatingas pagrindinės bylos aplinkybes, t. y. į tai, kad gaisrą netikėtai sukėlė transporto priemonė, pakanka, mano nuomone, turėti omenyje tai, kad tokią transporto priemonę ir įvykį sieja toks pat ryšys, koks būtų tuo atveju, jei ji netyčia sprogtų arba jei žala kiltų dėl transporto priemonės skysčio ar alyvos išsiliejimo²².

51. Atsižvelgiant į tai, kad tokia pavojaus rūšis yra neatsiejama nuo transporto priemonės vežimo funkcijos, nėra būtina nustatyti, koks konkretus veiksmas lėmė žalos atsiradimą ar kokia tiksliai jos priežastis, atsižvelgiant į tam tikrą transporto priemonės mechanizmą ar detalę, naudingą jos, kaip transporto priemonės, vežimo funkcijai užtikrinti.

19 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 33 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

20 Žr. 2018 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661, 39 ir 42 punktus).

21 Žr. 2017 m. lapkričio 28 d. Sprendimą *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908, 40 ir 42 punktai).

22 Kaip pavyzdį žr. nagrinėjamą bylą *Bueno Ruiz* (C-431/18) dėl žalos vairuotojai, kurią sukėlė kitos šalia stovėjusios transporto priemonės alyvos išsiliejimas, dėl kurio ji pargriuvo.

52. Toks aiškinimas²³ atitinka Sąjungos teisės aktų leidėjo siekiamą tikslą užtikrinti, kad per transporto priemonių sukeltus eismo įvykius nukentėję asmenys būtų vertinami vienodai, nepriklausomai nuo to, kurioje Sąjungos teritorijos vietoje įvyko eismo įvykis²⁴, nes būtent dėl to nebuvo apriboti pagal automobilio draudimo sutartį draudžiami pavojai, ypač tais atvejais, kai transporto priemonė neatitinka teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų, kaip nustatyta Direktyvos 2009/103 13 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos c punkte.

53. Šiomis aplinkybėmis man atrodo, kad transporto priemonės, naudojamos pagal savo, kaip vežti skirtos transporto priemonės, funkciją, dalyvavimas [įvykyje] gali būti siejamas vien su tuo, kad šia transporto priemone buvo vienaip ar kitaip prisidėta prie šio eismo įvykio.

54. Todėl, mano nuomone, Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirma pastraipa gali būti aiškinama taip, kad į sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį patenka toks atvejis, kai transporto priemonė, naudojama pagal savo, kaip vežti skirtos transporto priemonės, funkciją, yra susijusi su gaisru, kilusiu automobilio stovėjimui skirtoje vietoje, ir neturi reikšmės tai, ar gaisras kilo privačiame individualaus namo garaže arba tuo metu, kai transporto priemonė ilgą laiką nebuvo pajudinta iš vietos.

V. Išvada

55. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija) pateiktus prejudicinius klausimus atsakyti taip:

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 pastraipa turi būti aiškinama taip, kad į šioje nuostatoje nurodytos sąvokos „transporto priemonių eismas“ taikymo sritį patenka toks atvejis, kai transporto priemonė, naudojama pagal savo, kaip vežti skirtos transporto priemonės, funkciją, yra susijusi su gaisru, kilusiu automobilio stovėjimui skirtoje vietoje, ir neturi reikšmės tai, ar gaisras kilo privačiame individualaus namo garaže arba tuo metu, kai transporto priemonė ilgą laiką nebuvo pajudinta iš vietos.

23 Kartu skaityti Europos Komisijos pateiktas rašytines pastabas ir Ispanijos teisės aktus (žr. šios išvados 23 punktą).

24 Žr. 2018 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *BTA Baltic Insurance Company* (C-648/17, EU:C:2018:917, 32 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip pat žr. Direktyvos 2009/103 20 konstatuojamąją dalį ir šios išvados 13 išnašoje nurodyto Komisijos pasiūlymo motyvus, kuriais taip pat siekiama sustiprinti per eismo įvykius nukentėjusių asmenų apsaugą, kai draudikas yra nemokus, ir pagerinti draudžiamųjų įvykių pažymų pripažinimą, visų pirma tarpvalstybiniame kontekste. Šiame pasiūlyme, be kita ko, aptariamas draudimo kontrolės klausimas, siekiant užkirsti kelią vairavimui neturint draudimo ir suderinti minimalias atlyginamas sumas (p. 2).