



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
JEAN RICHARD DE LA TOUR IŠVADA,
pateikta 2022 m. gruodžio 15 d.¹

Byla C-618/21

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
prieš
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.**

*(Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Varšuvos miesto apylinkės teismas, Lenkija)
pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas – Direktyva 2009/103/EB – 3 straipsnis – Civilinė atsakomybė, susijusi su transporto priemonių eismu – Pareiga apdrausti transporto priemones – 18 straipsnis – Teisė pareikšti tiesioginį ieškinį – Apimtis – Žalos atlyginimo dydžio nustatymas – Hipotetinės išlaidos – Galimybė kompensacijos sumokėjimui taikyti tam tikras sąlygas – Transporto priemonės pardavimas“

I. Įvadas

1. Šis 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 patikrinimo² 18 straipsnio, siejamo su šios direktyvos 3 straipsniu, išaiškinimo.

¹ Originalo kalba: prancūzų.

² OL L 263, 2009, p. 11.

2. Šis prašymas pateiktas nagrinėjant šešių transporto priemonių savininkų ir asmenų, atsakingų už jų transporto priemonėms padarytą žalą, civilinės atsakomybės draudikų ginčą.
3. Ši byla suteikia Teisingumo Teismui progą pirmą kartą patikslinti teisės apimtį pareikšti tiesioginį ieškinį, kurią turi nukentėjęs asmuo, siekiantis iš draudimo įmonės gauti visos žalos, padarytos *transporto priemone*, atlyginimą.
4. Šioje išvadoje nurodysiu priežastis, dėl kurių esu tos nuomonės, kad pagal Sąjungos teisę nedraudžiama, kad draudimo įmonės mokėtina kompensacija būtų išimtinai piniginė ir kad būtų pakenkta Direktyvos 2009/103 veiksmingumui, jei nukentėjusio asmens teisė pareikšti tiesioginį ieškinį būtų apribota arba nesuteikta dėl to, kad apgadinta transporto priemonė faktiškai nebuvo suremontuota.

II. Teisinis pagrindas

A. Direktyva 2009/103

5. Direktyvos 2009/103 30 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„(30) Teisė pasinaudoti draudimo sutartimi ir tiesiogiai pateikti reikalavimą atlyginti žalą draudimo įmonei yra labai svarbi ginant nukentėjusį asmenį motorinės transporto priemonės sukulto įvykio atveju. Siekiant palengvinti veiksmingą ir greitą žalos sureguliojimą bei kiek įmanoma išvengti brangiai kainuojančių teismo procesų, teisė tiesiogiai pareikšti ieškinį įvyki sukėlusio asmens civilinę atsakomybę apdraudusiai draudimo įmonei turėtų būti numatyta visiems asmenims, nukentėjusiems motorinių transporto priemonių sukeltuose įvykiuose.“

6. Šios 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, [susijusi su jų eismu].

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

Kiekviena valstybė narė imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad draudimo sutartis taip pat užtikrintų apsaugą:

- a) pagal kitose valstybėse narėse galiojančius teisės aktus – tų valstybių teritorijoje patirtos žalos atveju;
- b) žalos, valstybės narės piliečių patirtų tiesioginėje kelionėje tarp dviejų teritorijų, kuriose galioja Sutartis, atveju, jeigu už teritoriją, per kurią vykstama, nėra atsakingo nacionalinio draudikų biuro; tokiu atveju patyrus žalą, draudimo užtikrinama apsauga yra užtikrinama pagal toje valstybėje narėje, kurios teritorijoje yra įprastinė transporto priemonės buvimo vieta, galiojančius nacionalinės teisės aktus dėl privalomojo draudimo.

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

7. Šios direktyvos 18 straipsnyje „Teisė pareikšti tiesioginį ieškinį“ įtvirtinta:

„Valstybės narės užtikrina, kad nukentėjusiosios šalys pagal 3 straipsnį apdraustos transporto priemonės sukeltuose įvykiuose, turėtų teisę tiesiogiai pareikšti ieškinį įvykį sukėlusio asmens civilinę atsakomybę apdraudusiai draudimo įmonei.“

B. Lenkijos teisė

8. *Kodeks cywilny* (Civilinis kodeksas) 363 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Žala turi būti atlyginama nukentėjusiosios šalies pasirinkimu atkuriant ankstesnę būklę arba sumokant atitinkamą pinigų sumą. Tačiau jeigu ankstesnės būklės atkūrimas būtų neįmanomas arba tai sukeltų pernelyg didelių sunkumų ar išlaidų žalą atlyginti privalančiam asmeniui, nukentėjusiosios šalies reikalavimas apsiriboja pinigine išmoka.“

9. Civilinio kodekso 822 straipsnio 1 ir 4 dalyse nurodyta:

„1. Pagal civilinės atsakomybės draudimo sutartį draudikas įsipareigoja sumokėti sutartyje nurodytą kompensaciją už tretiesiems asmenims, prieš kuriuos draudėjas ar apdraustasis atsako, padarytą žalą.

<...>

4. Asmuo, turintis teisę į žalos atlyginimą dėl įvykio, kuriam taikoma civilinės atsakomybės draudimo sutartis, gali pareikšti reikalavimą tiesiogiai draudikui.“

III. Faktinės pagrindinių bylų aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

10. *Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie* (Varšuvos miesto apylinkės teismas, Lenkija) nagrinėjamos šešios bylos. Penkių iš jų dalykas – draudimo įmonių, atsakovių pagrindinėse bylose, apdraudusių eismo įvykį, per kurį apgadintos transporto priemonės, sukėlusio asmens civilinę atsakomybę, atsisakymas atlyginti nukentėjusiems asmenims, ieškovams pagrindinėje byloje, pasinaudojusiems teise pareikšti tiesioginį ieškinį, numatyta Direktyvos 2009/103 18 straipsnyje, šių transporto priemonių remonto išlaidas, kurių jie nepatyrė. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šias išlaidas vadina „hipotetinėmis remonto išlaidomis“.

11. Šeštoji byla nuo pirmųjų penkių skiriasi tik tuo, kad žala buvo padaryta garažo vartams nuvirtus ir apgadinus ieškovo pagrindinėje byloje transporto priemonę.

12. Ginčai kyla dėl to, kad nukentėję asmenys siekia pinigines kompensacijas už jų transporto priemonėms padarytą žalą, remdamiesi numatomomis didelėmis remonto išlaidomis (susijusiomis su detalėmis ir darbu), o ne įrodymais, kad jie patyrė remonto išlaidų, kitaip tariant, kad faktiškai patyrė išlaidų. Tačiau draudimo įmonės tvirtina, kad ši kompensacija negali viršyti faktiškai patirtos žalos dydžio, apskaičiuojamo remiantis vadinamuoju „diferenciniu“ metodu. Jis turi atitikti skirtumą tarp vertės, kurią būtų turėjusi transporto priemonė, jeigu nebūtų buvusi apgadinta, ir faktinės apgadintos ar bent iš dalies suremontuotos šios transporto priemonės vertės.

13. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal nacionalinę teisę žalos atlyginimu siekiama atkurti nukentėjusiosios šalies turto vertę, kurią jis būtų turėjęs, jei žala nebūtų padaryta, kartu neleidžiant šiai šaliai nepagrįstai praturtėti.

14. Vis dėlto pagal Lenkijos teismų jurisprudenciją priteisiamas žalos atlyginimas padengiant hipotetines transporto priemonės remonto išlaidas, gerokai viršijančias nukentėjusiosios šalies turtui padarytą žalą, kuri nustatoma taikant diferencinį metodą. Tai taikoma netgi tuo atveju, kai nukentėjusiosios šalys jau pardavė savo apgadintą transporto priemonę, taigi nebegali jos suremontuoti.

15. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, ši jurisprudencija kritikuotina, nes kai kuriais atvejais leidžia nukentėjusiajai šaliai nepagrįstai praturtėti, bet ji gali būti pateisinama specialia per eismo įvykius nukentėjusių asmenų apsauga, kylančia iš Sąjungos teisės. Taigi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad būtina išaiškinti nukentėjusio asmens teisių, kylančių iš teisės pareikšti tiesioginį ieškinį, kuria jis gali pasinaudoti draudimo įmonės atžvilgiu, apimtį.

16. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šiuo klausimu teigia, kad yra prieštaravimas tarp, viena vertus, šios teisės tiesiogiai pareikšti ieškinį, atsižvelgiant į tai, kad pagal Lenkijos teisę nukentėjęs asmuo turi teisę įvykį sukėlusiam asmeniui pareikšti du skirtingus reikalavimus, t. y. reikalavimą sumokėti kompensaciją ir reikalavimą atkurti iki žalos atsiradimo buvusią būklę natūra, ir, kita vertus, principo, kylančio iš Lenkijos prievolių teisės, pagal kurią civilinės atsakomybės draudiko išmokama išmoka yra „atlygis“, t. y. pinigine išmoka.

17. Taigi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar pagal Sąjungos teisę draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, dėl kurių nukentėjęs asmuo, norintis pareikšti tiesioginį ieškinį draudimo įmonei, netenka vieno iš žalos atlyginimo būdų pagal nacionalinę teisę, o tai apskritai turi atgrasomąjį poveikį.

18. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui taip pat kyla klausimas, ar, siekiant užtikrinti nukentėjusio asmens ieškinio veiksmingumą pagal Direktyvos 2009/103 18 straipsnį, jis turi pareikšti ieškinį įvykį sukėlusio asmens civilinės atsakomybės draudikui dėl žalos atlyginimo sumos, lygios išlaidoms, reikalingoms tam, kad pats galėtų atlikti apgadintos transporto priemonės remontą, negalėdamas naudoti šios sumos kitiems tikslams. Taigi žalos atlyginimas galėtų būti grindžiamas faktiniu remonto atlikimu.

19. Paskutinis klausimas, kylantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, yra susijęs su atveju, kai apgadinta transporto priemonė nebegali būti suremontuota, pavyzdžiui, dėl to, kad buvo parduota. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas linkęs manyti, kad kompensacija nukentėjusiam asmeniui turi atitikti tik skirtumą tarp kainos, kurią jis gavo už apgadintą transporto priemonę, ir kainos, kurią būtų gavęs, jei būtų pardavęs neapgadintą transporto priemonę.

20. Šiomis aplinkybėmis *Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie* (Varšuvos miesto apylinkės teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar [Direktyvos 2009/103] 18 straipsnis, siejamas su 3 straipsniu, turi būti aiškinamas taip, kad jam prieštarauja nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias nukentėjusioji šalis, kuri naudojasi teise ieškinį dėl transporto priemonei padarytos žalos tiesiogiai pareikšti įvykį sukėlusio asmens civilinę atsakomybę apdraudusiai draudimo įmonei, iš tokios įmonės gali gauti tik realaus ir faktinio turtinio nuostolio kompensaciją, t. y. prieš eismo įvykį buvusios ir apgadintos transporto priemonės vertės skirtumą, taip pat faktiškai jau patirtas pagrįstas remonto išlaidas ir kitas faktiškai jau patirtas pagrįstas išlaidas dėl eismo įvykio, o jei žalos atlyginimo ji reikalautų tiesiogiai iš kaltininko, savo nuožiūra vietoj kompensacijos galėtų reikalauti transporto priemonės būklės atkūrimo iki būklės prieš žalą (kad remontą atliktų asmeniškai kaltininkas arba jo apmokėtas autoservisas)?
2. Jei atsakymas į pirma pateiktą klausimą būtų teigiamas: ar [Direktyvos 2009/103] 18 straipsnis, siejamas su 3 straipsniu, turi būti aiškinamas taip, kad jam prieštarauja nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias nukentėjusioji šalis, kuri naudojasi teise ieškinį dėl transporto priemonei padarytos žalos tiesiogiai pareikšti įvykį sukėlusio asmens civilinę atsakomybę apdraudusiai draudimo įmonei, iš draudimo įmonės vietoj realaus ir faktinio turtinio nuostolio kompensacijos, t. y. prieš eismo įvykį buvusios ir apgadintos transporto priemonės vertės skirtumo, taip pat faktiškai jau patirtų pagrįstų remonto išlaidų ir kitų faktiškai jau patirtų pagrįstų išlaidų dėl eismo įvykio, gali gauti tik sumą, lygią transporto priemonės būklės, buvusios prieš apgadinimą, atkūrimo išlaidoms, o jei žalos atlyginimo ji reikalautų tiesiogiai iš kaltininko, savo nuožiūra vietoj kompensacijos galėtų reikalauti transporto priemonės būklės atkūrimo iki būklės prieš žalą (o ne tik lėšų šiam tikslui)?
3. Jei atsakymas į [pirmąjį] klausimą būtų teigiamas, o atsakymas į [antrąjį] klausimą – neigiamas: ar [Direktyvos 2009/103] 18 straipsnis, siejamas su 3 straipsniu, turi būti aiškinamas taip, kad jam prieštarauja nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias draudimo įmonė, į kurią per eismo įvykį apgadintos motorinės transporto priemonės savininkas kreipėsi dėl hipotetinių išlaidų, kurių nepatyrė, bet vis dėlto turėtų patirti, jei nuspręstų atkurti transporto priemonės būklę, kurios ši buvo prieš eismo įvykį, apmokėjimo, gali:
 - a) nustatyti sąlygą, kad šis mokėjimas bus atliktas nukentėjusiajai šaliai pateikus pakankamai įrodymų, kad ji iš tikrųjų ketina suremontuoti transporto priemonę konkrečiu būdu pas konkretų mechaniką už konkrečią dalių ir paslaugų kainą – ir perves lėšas už šį remontą tiesiogiai šiam mechanikui (arba remontui reikalingų dalių pardavėjui) su grąžinimo sąlyga, jei nebus pasiektas tikslas, kuriam šios lėšos buvo išmokėtos, o jei ne, tai:
 - b) nustatyti sąlygą, kad šis mokėjimas bus atliktas, jei vartotojas įsipareigos sutartu laiku įrodyti, kad išmokėtas lėšas panaudojo automobilio remontui, arba grąžinti draudimo įmonei, o jei ne, tai:
 - c) išmokėjus šias lėšas, nurodant mokėjimo paskirtį (kaip jas panaudoti), ir pasibaigus reikalingam laikui, per kurį nukentėjusioji šalis galėjo suremontuoti automobilį – pareikalauti iš jos įrodyti, kad lėšos buvo panaudotos remontui, arba jas grąžinti,

siekiant pašalinti galimybę nukentėjusiajai šaliai praturtėti patyrus žalą?

4. Jei atsakymas į [pirmąjį] klausimą būtų teigiamas, o į [antrąjį] klausimą – neigiamas: ar [Direktyvos 2009/103] 18 straipsnis, siejamas su 3 straipsniu, turi būti aiškinamas taip, kad jam prieštarauja nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias nukentėjusioji šalis – kuri jau nėra apgadinto automobilio savininkė, nes ją pardavė ir už tai gavo pinigų, todėl nebegali suremontuoti šios transporto priemonės, – negali reikalauti iš įvykį sukėlusio asmens civilinę atsakomybę apdraudusios draudimo įmonės apmokėti remonto išlaidas, kurių prireiktų norint atkurti apgadintos transporto priemonės būklę, buvusią iki žalos, o jos ieškinys apsiriboja reikalavimu, kad draudimo įmonė kompensuotų realų ir faktinį turtinį nuostolį, t. y. skirtumą tarp prieš eismo įvykį buvusios ir apgadintos transporto priemonės vertės, taip pat faktiškai jau patirtas pagrįstas remonto išlaidas ir kitas faktiškai jau patirtas pagrįstas išlaidas dėl eismo įvykio?“

21. Du iš ieškovų pagrindinėse bylose KP ir *RD Sp. z o.o.*, vienas iš atsakovų pagrindinėse bylose SI SA, Lenkijos, Čekijos ir Vokietijos vyriausybės, taip pat Europos Komisija pateikė rašytines pastabas.

IV. Analizė

A. Dėl priimtinumų

22. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą grindžiamas šį prašymą pateikusio teismo teiginiu, kad „pagal nacionalinės teisės nuostatas dėl žalos atlyginimo <...> draudimo įmonės privalo nukentėjusiems asmenims atlyginti vadinamąsias hipotetines apgadintos transporto priemonės remonto išlaidas be jokios sąsajos su šio remonto atlikimu (ateityje), taip leidžiant nukentėjusiems asmenims, kurie nenori remontuoti savo transporto priemonės, patyrus žalą padidinti savo turto vertę dydžiu, atitinkančiu skirtumą tarp apgadintos transporto priemonės remonto išlaidų ir transporto priemonės vertės praradimo dėl jai padarytos žalos draudimo įmonių sąskaita, be to, visų transporto priemonių savininkų, mokančių privalomojo draudimo įmokas, sąskaita“.

23. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ieško sprendimo, kaip nustatyti žalos atlyginimą, kurio dydis būtų kuo artimesnis faktinėms išlaidoms, kurių turėtų patirti nukentėję asmenys. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad jie negali pareikšti draudikui reikalavimo atkurti transporto priemonės būklę natūra, kaip galėtų padaryti žalą padariusio asmens atžvilgiu.

24. Padarius šią išvadą dėl Lenkijos teisėje nustatytoje sistemoje esančio skirtumo tarp šių dviejų ieškinių, kuriuos gali pareikšti asmenys, turintys teisę į transporto priemonei padarytos žalos atlyginimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kilo klausimas dėl nukentėjusio asmens teisės pareikšti tiesioginį ieškinį, nurodytos Direktyvos 2009/103 18 straipsnyje, apimties ir taikymo srities, siekiant užtikrinti jos veiksmingumą. Šiomis aplinkybėmis prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra priimtinas.

25. Iš tikrųjų pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, kurią priminė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, prašymas priimti prejudicinį sprendimą negali būti susijęs su žalos atlyginimo apimtimi, kurią iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė³.

³ Žr. 2021 m. birželio 10 d. Sprendimą *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 36 ir 38 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

26. Be to, primintina, kad iš pačios SESV 267 straipsnio formuluotės matyti, kad prašomas priimti prejudicinis sprendimas turi būti „būtinasis“, kad tokį prašymą pateikęs teismas galėtų „priimti sprendimą“ savo nagrinėjamoje byloje⁴.

27. Viena iš šešių bylų, kurias nagrinėja prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, yra susijusi su žalos, padarytos transporto priemonei nuvirtus garažo vartams, atlyginimu.

28. Vis dėlto akivaizdu, kad Direktyva 2009/103 nesiekia užtikrinti civilinės atsakomybės, kai žalą sukelia ne transporto priemonė⁵. Iš tikrųjų šia direktyva siekiama užtikrinti konkrečią apsaugą nukentėjusiesiems dėl žalos turtui ar asmeniui, kurią jie gali patirti dėl motorinės transporto priemonės keliamo pavojaus, susijusio su jos koncepcija ir funkcija, dydžio.

29. Be to, Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodyta, kad kiekviena valstybė narė, laikydamosi šios direktyvos 5 straipsnio, imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta civilinė atsakomybė, susijusi su *transporto priemonių*, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, *eismu*.

30. Tiesa, sąvoką „transporto priemonių [eismas]“, kuri yra savarankiška Sąjungos teisės sąvoka, Teisingumo Teismas išaiškino atsižvelgdamas, be kita ko, į šio 3 straipsnio pirmos pastraipos kontekstą⁶ ir į tai, kad ši tikslą apsaugoti per šių transporto priemonių sukeltus įvykius nukentėjusius asmenis Sąjungos teisės aktų leidėjas nuolat siekė sustiprinti⁷.

31. Taigi Teisingumo Teismas nusprendė, jog Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirma pastraipa turi būti aiškinama taip, kad joje vartojama sąvoka „transporto priemonių [eismas]“ apima ne tik kelių eismo situacijas, t. y. eismą viešuosiuose keliuose, bet ir bet kokią transporto priemonės naudojimą, kuris atitinka įprastą šios transporto priemonės funkciją⁸.

32. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas patikslino, kad transporto priemonė naudojama pagal jos, kaip transporto priemonės, funkciją, kai ji juda, bet taip pat ir kai ji stovi nuo vieno judėjimo momento iki kito⁹.

33. Teisingumo Teismas iš to padarė išvadą, kad Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmoje pastraipoje vartojama sąvoka „transporto priemonių [eismas]“ apima situaciją, kai pastato *privačiame garaže pastatyta transporto priemonė*, kuri naudojama pagal savo, kaip transporto priemonės, funkciją, užsidegė, *taip sukeldama gaisrą, kurio priežastis – šios transporto priemonės elektros sistema*¹⁰. Taip yra ir tuo atveju, kai įvykį lemia *išsiliejęs tepalas dėl stovincios atitinkamos transporto priemonės mechaninės būklės*¹¹.

⁴ Tarp ginčo ir Sąjungos teisės nuostatų, kurias prašoma išaiškinti, turi būti toks ryšys, kad išaiškinimas atitiktų objektyvų poreikį dėl sprendimo, kurį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi priimti. Žr. 2020 m. gruodžio 10 d. Nutartį *OO (Teismo veiklos sustabdymas)* (C-220/20, nepaskelbta Rink., EU:C:2020:1022, 26 punktas).

⁵ Šiuo klausimu žr. 2019 m. birželio 20 d. Sprendimą *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, toliau – Sprendimas *Línea Directa Aseguradora*, EU:C:2019:517, 45 punktas).

⁶ Žr. Sprendimą *Línea Directa Aseguradora* (32 punktas).

⁷ Žr. 2021 m. gegužės 20 d. Sprendimą *K.S. (Apgadintos transporto priemonės vilkimo išlaidos)* (C-707/19, EU:C:2021:405, 27 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

⁸ Žr. Sprendimą *Línea Directa Aseguradora* (35 ir 36 punktai). Taip pat žr. Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1a punkto, įterpto į šią direktyvą 2021 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/2118 (OL L 430, 2021, p. 1), kuria iš dalies pakeista Direktyva 2009/103, formuluotė. Ši direktyva pagal jos 2 straipsnį turi būti perkelta ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 23 d.

⁹ Žr. Sprendimą *Línea Directa Aseguradora* (42 punktas).

¹⁰ Žr. Sprendimą *Línea Directa Aseguradora* (48 punktas).

¹¹ Žr. 2019 m. gruodžio 11 d. Nutartį *Bueno Ruiz ir Zurich Insurance* (C-431/18, nepaskelbta Rink., EU:C:2019:1082, 42–45 punktai).

34. Taigi sąvoka „transporto priemonių [eismas]“, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2009/103 3 straipsnio pirmą pastraipą, aiškiai neapima atvejų, kai įvykį lemia ne transporto priemonės veiksmai ar techninis gedimas.

35. Be to, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, jog tam, kad transporto priemonei nebūtų taikoma šioje nuostatoje nurodyta pareiga apdrausti, būtina, kad ji būtų oficialiai pašalinta iš eismo pagal taikytinus nacionalinės teisės aktus¹².

36. Taigi neabejotina, kad Direktyvos 2009/103 taikymo sritis, kaip ją išaiškino Teisingumo Teismas, yra apribota civilinės atsakomybės draudimo prievole už žalą, kurią gali padaryti transporto priemonė.

37. Šio aiškinimo negalima paneigti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo argumentu, pagal kurį iš esmės jis turi užtikrinti vienodą požiūrį civilinės atsakomybės draudimo srityje, o tai pateisina kreipimąsi į Teisingumo Teismą dėl ginčo, susijusio su žalos, padarytos transporto priemonei, nuvirtus garažo vartams, atlyginimu.

38. Taigi siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad šiuo aspektu prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas.

39. Kalbant apie prejudicinių klausimų priimtinumą, man neatrodo pagrįsta manyti, kad, kaip teigia Lenkijos vyriausybė, pirmi du prejudiciniai klausimai, nuo kurių priklauso kiti du, yra hipotetinio pobūdžio. Ši vyriausybė tvirtina, kad pagrindinėse bylose ieškovai siekia tik piniginės kompensacijos. Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas būtent dėl žalos, kurią lemia eismo įvykiai, atlyginimo būdų apribojimo. Nors pagal Sąjungos teisę to nereikalaujama, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad pagrįsta atmesti reikalavimus, pateiktus remiantis išlaidų įvertinimu.

40. Šiomis aplinkybėmis siūlau Teisingumo Teismui pateiktus prejudicinius klausimus nagrinėti kartu, manant, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas jo iš esmės klausia, ar Direktyvos 2009/103 18 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, numatančios tik piniginės kompensacijos išmokėjimą nukentėjusiems asmenims tuo atveju, kai jie pasinaudoja teise pareikšti tiesioginį ieškinį draudimo įmonei, apdraudusiai asmens, atsakingo už transporto priemonės sukeltą įvykį, civilinę atsakomybę, esant galimybei nepagrįsti faktinių remonto išlaidų kitos transporto priemonės apgadinimo atveju.

B. Dėl esmės

41. Nagrinėdamas šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismas turi apibrėžti tiesioginio ieškinio, nurodyto Direktyvos 2009/103 18 straipsnyje, dalyką.

42. Konkrečiai kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori sužinoti, ar šiuo tiesioginiu ieškiniu siekiama, kad draudikas (o ne už žalą atsakingas asmuo), atlygindamas už patirtą žalą, privalėtų nukentėjusiam asmeniui sumokėti išmoką, kurią turi mokėti už šią žalą atsakingas asmuo, ar kad draudikas privalėtų tiesiogiai nukentėjusiam asmeniui sumokėti draudimo sutartyje numatytą išmoką.

¹² Žr. 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, 58 punktą).

43. Pirma, manau, kad reikėtų priminti, jog nukentėjusio asmens teisė pareikšti tiesioginį ieškinį buvo nustatyta Direktyva 2000/26/EB¹³, viena iš keturių direktyvų, kurios kodifikuotos Direktyva 2009/103¹⁴.

44. Ši teisė susijusi su toliau nurodytomis aplinkybėmis, kurias ne kartą priminė Teisingumo Teismas:

- iš valstybių narių reikalaujama nacionalinės teisės sistemoje nustatyti bendrą pareigą drausti transporto priemonės ir
- kiekviena valstybė narė privalo užtikrinti, kad, išskyrus tam tikras Direktyvoje 2009/103 nustatytas išimtis, visos transporto priemonės, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, būtų apdraustos pagal su draudimo įmonėmis sudarytą sutartį, kuria, laikantis Sąjungos teisėje nustatytų ribų, būtų užtikrinta civilinė atsakomybė, susijusi su ta transporto priemone¹⁵.

45. Siekiant nuolat didinti per eismo įvykius nukentėjusių asmenų apsaugą Direktyvoje 2000/26 jų naudai ir numatyta teisė pareikšti tiesioginį ieškinį atsakingą asmenį apdraudusiai įmonei arba jo atstovui nukentėjusio asmens gyvenamosios vietos valstybėje¹⁶. Buvo siekiama padidinti asmenų, nukentėjusių per eismo įvykį už valstybės, kurioje jie nuolat gyvena, ribų, teises¹⁷ ir suderinti valstybių narių teisės sistemas, kai kuriose iš jų nesant nustatytos teisės pareikšti tiesioginį ieškinį atsakingo asmens draudikui¹⁸.

46. Direktyva 2005/14¹⁹ šios teisės taikymo sritis buvo išplėsta įtraukiant visus asmenis, nukentėjusius per motorinių transporto priemonių sukeltus įvykius, siekiant palengvinti veiksmingą ir greitą žalos sureguliovimą bei kiek įmanoma išvengti brangiai kainuojančių teismo procesų²⁰.

¹³ 2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 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).

¹⁴ Žr. šios direktyvos 1 konstatuojamąją dalį. Taigi jurisprudencija, susijusi su šiomis ankstesnėmis direktyvomis, taikytina aiškinant lygiavertės minėtos direktyvos nuostatas. Taip pat žr., be kita ko, 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, 35 punktas).

¹⁵ Žr. 2021 m. birželio 10 d. Sprendimą *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 25 ir 26 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

¹⁶ Dėl šios direktyvos teisėkūros istorijos žr. Pranešimą dėl Taikinimo komiteto patvirtinto Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo Direktyva), bendro teksto (C5-0155/2000 –1997/0264(COD)) (*Final A5-0130/2000*), pateiktą internete adresu https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, p. 6. Taip pat žr. Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2-asis leidimas, Bruylant, Briuselis, 2022, pirmiausia 263 punktą, p. 273.

¹⁷ Žr. Direktyvos 2000/26 8–14 konstatuojamąsias dalis.

¹⁸ Šiuo klausimu žr. 1971 m. gegužės 4 d. Hagoje sudarytos Konvencijos dėl eismo įvykiams taikytinos teisės 9 straipsnį. Taip pat žr. Eric W. Essén aiškinamąją ataskaitą, pateiktą internete adresu <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, pirmiausia p. 214.

¹⁹ 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 Direktyvą 2000/26 (OL L 149, 2005, p. 14). Šia direktyva į Direktyvą 2000/26 buvo įtraukta 16a konstatuojamoji dalis, kurioje dėl nukentėjusio asmens teisės valstybėje narėje, kurioje jis gyvena, pareikšti ieškinį civilinės atsakomybės draudikui Sąjungos teisės aktų leidėjas daro nuorodą į 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 12, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 42) 9 straipsnio 1 dalies b punktą ir 11 straipsnio 2 dalį. Šiuo klausimu žr. 2007 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *FBTO Schadeverzekering* (C-463/06, EU:C:2007:792, 29 punktą).

²⁰ Žr. šios direktyvos 21 konstatuojamąją dalį.

47. Šis tikslas buvo pakartotas Direktyvoje 2009/103, kurioje primenama, jog svarbu užtikrinti, kad su asmenimis, nukentėjusiais per eismo įvykį, būtų elgiamasi vienodai, neatsižvelgiant į tai, kur Sąjungoje įvyko įvykis²¹. Šios direktyvos 30 konstatuojamojoje dalyje pakartota teisė pareikšti tiesioginį ieškinį draudimo įmonei, apdraudusiai asmens, atsakingo už motorinės transporto priemonės sukeltą įvykį, civilinę atsakomybę, apibrėžtis, kuri buvo pateikta Direktyvos 2005/14 21 konstatuojamojoje dalyje.

48. Antra, pažymėtina, kad ši teisė šioje konstatuojamojoje dalyje apibrėžta kaip „teisė pasinaudoti draudimo sutartimi ir tiesiogiai pateikti žalos atlyginimo reikalavimą draudimo įmonei“.

49. Taigi, kai privalomojo draudimo užtikrinimą tiesiogiai įgyvendina nukentėjęs asmuo, kuris naudojami teise, turima pagal Direktyvos 2009/103 18 straipsnį, draudimo įmonė garantuoja atsakingo asmens atsakomybę, neperžengdama su juo sudarytos sutarties ribų²². Tuo remiantis apimamos civilinės atsakomybės turtinės pasekmės, net jei apdraustasis asmeniškai moka už remontą, taip pat žalos asmeniui atveju²³.

50. Kadangi nukentėjusio asmens teisės kyla išimtinai iš draudimo sutarties²⁴ arba, kitaip tariant, kadangi jos grindžiamos apdraustojų teisėmis, jos gali lemti tik tai, kad nukentėjusiam asmeniui skiriama kompensacija, būtent tokia, kokią apdraustasis būtų turėjęs teisę reikalauti iš draudimo bendrovės, jeigu pats būtų sumokėjęs nukentėjusiajam, neperžengiant juos saistančios sutarties ribų. Kaip pažymi Vokietijos vyriausybė, toks rezultatas atitinka draudimo įmonių veiklą.

51. Tokį aiškinimą patvirtina keli kiti elementai. Pirma, nukentėjusio asmens teisė pareikšti tiesioginį ieškinį atitinka tikslą greitai sureguliuoti žalą ir patenka į transporto priemonių draudimo sistemą, kurios ypatingą svarbą Europos piliečiams, judantiems Sąjungoje, taip pat draudimo įmonėms, pabrėžė teisės aktų leidėjas²⁵. Šį klausimo aspektą esant tarpvalstybinio pobūdžio situacijoms, mano manymu, teisingai pabrėžė Komisija bei Vokietijos vyriausybė ir jis patvirtina, kad žalos atlyginimo natūra būdas neturi būti taikomas.

52. Antra, piniginės kompensacijos principas kyla iš Direktyvos 2009/103 22 straipsnio „Žalos atlyginimo procedūra“, kuriame apibrėžiamos draudimo įmonės, kuriai nukentėjęs asmuo pateikė reikalavimą atlyginti žalą, pareigos. Šis principas gali būti kildinamas ir iš to, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė mažiausias žalos draudimo sumas²⁶, reiškiančias esminę nukentėjusiųjų apsaugos garantiją²⁷.

²¹ Žr. šios direktyvos 20 konstatuojamąją dalį, taip pat 2021 m. gegužės 20 d. Sprendimą *K.S. (Apgadintos transporto priemonės vilkimo išlaidos)* (C-707/19, EU:C:2021:405, 27 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

²² Pažymėtina, kad ši prievolė sukelia pasekmių neatsižvelgiant į sutarties negaliojimą dėl draudėjo iš pradžių pateiktos melagingos informacijos. Šiuo klausimu žr. 2017 m. liepos 20 d. Sprendimą *Fidelidade-Companhia de Seguros* (C-287/16, EU:C:2017:575, 27 punktą).

²³ Žr. Direktyvos 2009/103 3 straipsnio paskutinę pastraipą, kaip ją išaiškino Teisingumo Teismas. Taip pat žr. 2014 m. sausio 23 d. Sprendimą *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, 33–35 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija). Dėl Lenkijos teisės žr. 2021 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Skarb Państwa (Transporto priemonių draudimo apimtis)* (C-428/20, EU:C:2021:1043, 16 punktą).

²⁴ Žr. 2016 m. sausio 21 d. Sprendimą *ERGO Insurance ir Gjensidige Baltic* (C-359/14 ir C-475/14, EU:C:2016:40, 54 ir 58 punktai).

²⁵ Žr. Direktyvos 2009/103 2 konstatuojamąją dalį.

²⁶ Žr. Direktyvos 2009/103 9 straipsnį ir 2021 m. birželio 10 d. Sprendimą *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 41 punktą).

²⁷ Žr. Direktyvos 2009/103 12 konstatuojamąją dalį ir, be kita ko, 2016 m. sausio 21 d. Sprendimą *ERGO Insurance ir Gjensidige Baltic* (C-359/14 ir C-475/14, EU:C:2016:40, 39 punktą).

53. Trečia, draudimo įmonės privalo atlyginti žalą nukentėjusiam asmeniui, kad būtų užtikrintas teisės į žalos atlyginimą veiksmingumas, taigi apsaugoti jį nuo asmens, atsakingo už žalą, nemokumo rizikos²⁸.

54. Ketvirta, draudimo įmonės, kurios atžvilgiu nukentėjęs asmuo ketina pasinaudoti teise pareikšti tiesioginį ieškinį, pareigų analizė turėtų atitikti Sąjungos teisės nuostatas, susijusias su teismų jurisdikcija²⁹ ir taikytina teise³⁰ esant tarpvalstybinei situacijai, taip pat subrogacinę teisę pareikšti ieškinį, kuria gali pasinaudoti draudikas³¹.

55. Taigi šiomis aplinkybėmis nemanau, jog Direktyvos 2009/103 18 straipsnį galima aiškinti taip, kad kompensacijos natūra, kurią nukentėjęs asmuo pagal nacionalinę teisę galėtų gauti iš įvykį sukėlusio asmens, gali būti reikalaujama iš draudiko. Reikia kaip tik nepainioti tiesioginių nukentėjusiojo ir draudiko santykių su nukentėjusiojo ir atsakingo asmens santykiais.

56. Taigi esu tos nuomonės, jog minėtas 18 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, numatančios tik pinigines kompensacijos išmokėjimą nukentėjusiems asmenims tuo atveju, kai jie pasinaudoja teise pareikšti tiesioginį ieškinį draudimo įmonei, apdraudusiai asmens, atsakingo už transporto priemonės sukeltą įvykį, civilinę atsakomybę, neatsižvelgiant į atlygintinos žalos pobūdį.

57. Be to, siekiant visapusiškai atsakyti į klausimus, kuriuos pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, manantis, kad žalos atlyginimas nukentėjusiam asmeniui, pasinaudojusiam teise pareikšti tiesioginį ieškinį, turi būti kuo artimesnis faktinėms išlaidoms, reikia pridurti kelias pastabas³².

58. Pagal suformuotą jurisprudenciją žalos atlyginimo apimtį iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė³³.

59. Taigi, kompetentingos valdžios institucijos turi pagal nacionalinę teisę užtikrinti nukentėjusio asmens teisės pareikšti tiesioginį ieškinį veiksmingumą.

²⁸ Dėl atvejo, kai neįvykdyta pareiga apdrausti transporto priemonę, kuri dalyvavo eismo įvykyje, primenant tikslą apsaugoti nukentėjusiuosius per eismo įvykius, į kurį būtina atsižvelgti aiškinant Direktyvos 2009/103 nuostatas, žr., be kita ko, 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, 56 punktą).

²⁹ Žr. 2007 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *FBTO Schadeverzekeringen* (C-463/06, EU:C:2007:792, 29 punktą) ir, kalbant apie 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012, p. 1), 2022 m. birželio 30 d. Sprendimą *Allianz Elementar Versicherung* (C-652/20, EU:C:2022:514, 30, 32, 45, 49, 50, 53 ir 54 punktai bei juose nurodyta jurisprudencija).

³⁰ Kaip Teisingumo Teismas priminė 2016 m. sausio 21 d. Sprendime *ERGO Insurance ir Gjensidige Baltic* (C-359/14 ir C-475/14, EU:C:2016:40, 40 punktą), nei iš Direktyvos 2009/103 teksto, nei iš jos tikslų nematyti, kad ja būtų siekiama nustatyti kolizines teisės normas. Taip pat žr. šio sprendimo 47–54 punktus, susijusius su 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės („Roma I“) (OL L 177, 2008, p. 6; klaidų ištaisymas OL L 309, 2009 11 24, p. 87) ir 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinės prievolės taikytinos teisės („Roma II“) (OL L 199, 2007, p. 40). Be to, dėl pareigos taikyti 1971 m. gegužės 4 d. Hagoje sudarytą konvenciją dėl eismo įvykiams taikytinos teisės, žr., be kita ko, 2013 m. spalio 24 d. Sprendimą *Haasová* (C-22/12, EU:C:2013:692, 36 punktą), taip pat generalinio advokato N. Wahl pastabas dėl sunkumų šiuo klausimu, pateiktas jo išvadoje byloje *Lazar* (C-350/14, EU:C:2015:586, 36 punktą).

³¹ Kaip pavyzdį žr. 2016 m. sausio 21 d. Sprendimą *ERGO Insurance ir Gjensidige Baltic* (C-359/14 ir C-475/14, EU:C:2016:40, 56 punktą).

³² Žr. šios išvados 18 ir 19 bei 22 ir 23 punktus.

³³ Žr. šios išvados 25 punktą. Kaip pavyzdį taip pat žr. 2014 m. sausio 23 d. Sprendimą *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, 43 punktą).

60. Šiuo aspektu KP ir SI rašytinėse pastabose aprašyta sistema, pagal kurią draudimo įmonės gali nustatyti trečiųjų asmenų mokėjimo autoservisams, kuriems sumokama nukentėjusiam asmeniui priklausanti kompensacija, tvarką³⁴, mano manymu, atitinka šio asmens apsaugos reikalavimą, kylantį iš Direktyvos 2009/103, jei ši sistema įgyvendinama pagal nukentėjusio asmens pasirinkimą.

61. Taigi, mano nuomone, netikslinga aiškinant Direktyvos 2009/103 18 straipsnio taikymo sritį ieškoti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo minimų ginčų administravimo problemų³⁵, prisidedančių prie pastarojo teismo nurodyto neteisingumo, kai nukentėjusiam asmeniui leidžiama nepagrįstai praturtėti³⁶, sprendimo.

62. Vis dėlto nacionalinės teisės aktai neturi panaikinti nukentėjusio asmens teisės pareikšti tiesioginį ieškinį, nurodytos Direktyvos 2009/103 18 straipsnyje, veiksmingumo³⁷. Tačiau, mano nuomone, taip būtų, jei žalos atlyginimas nukentėjusiam asmeniui, kuris naudojasi teise pareikšti tiesioginį ieškinį, būtų apribotas dėl to, kad apgadinta transporto priemonė nebuvo suremontuota ar buvo parduota, arba dėl to, kad draudimo įmonė nustatė jam pareigą reikalauti, kad transporto priemonę suremontuotų apdraustasis.

V. Išvada

63. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie* (Varšuvos miesto apylinkės teismas, Lenkija) pateiktus prejudicinius klausimus:

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 18 straipsnis

turi būti aiškinamas taip, kad:

- pagal jį nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, numatančios tik pinigines kompensacijos išmokėjimą nukentėjusiems asmenims tuo atveju, kai jie pasinaudoja teise pareikšti tiesioginį ieškinį draudimo įmonei, apdraudusiai asmens, atsakingo už transporto priemonės sukelimą įvyki, civilinę atsakomybę, neatsižvelgiant į atlygintinos žalos pobūdį,
- būtų pakenkta nukentėjusio asmens teisės pareikšti tiesioginį ieškinį veiksmingumui, jei ši teisė būtų apribota arba nesuteikta dėl to, kad apgadinta transporto priemonė faktiškai nebuvo suremontuota.

³⁴ Kaip pavyzdį žr. 2021 m. spalio 21 d. Sprendimą *T. B. ir D. (Jurisdikcija draudimo byloje)* (C-393/20, nepaskelbtas Rink., EU:C:2021:871, 17 ir 18 punktai).

³⁵ Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad Lenkijos teismų jurisprudencija, priminta šios išvados 14 punkte, lemia tai, kad draudikai sistemingai vengia pagal ją savanoriškai mokėti kompensacijas, siekdami įtikinti teismus, kad reikia pakeisti jurisprudenciją, tiesa, mokant „hipotetinių išlaidų kompensaciją“, bet šias išlaidas apskaičiuojant savavališkai, darant prielaidą, kad tokiu atveju pakanka atsižvelgti į prastesnės kokybės pakaitalų kainas arba įvairius atskaitymus, sumažinimus, „nusidėvėjimą“ ir t. t., todėl didžioji dalis ginčų persikelia į teismus, taigi padidėja jų darbo krūvis.

³⁶ Žr. šios išvados 15 punktą.

³⁷ Teisingumo Teismas taip pat yra nusprendęs, kad nacionalinės teisės nuostatos, reglamentuojančios per transporto priemonių eismo įvykius patirtos žalos atlyginimą, negali lemti to, kad nukentėjusiam asmeniui būtų *ex officio* nesuteikta teisė gauti privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo teikiamą tokios žalos atlyginimą arba ši teisė būtų neproporcingai apribota. Šie principai priminti 2012 m. spalio 23 d. Sprendime *Marques Almeida* (C-300/10, EU:C:2012:656, 31 ir 32 punktai), 2014 m. sausio 23 d. Sprendime *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, 41 punktas, taip pat dėl taikymo konkrečiu atveju – 44 ir 45 punktai) ir 2021 m. birželio 10 d. Sprendime *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 44 punktas).