



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. spalio 12 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas – Direktyva 2009/103/EB – 1 straipsnio 1 punktas – Sąvoka „transporto priemonė“ – Nacionalinės teisės aktai, kuriuose numatyta automatiškai atlyginti žalą tam tikriems eismo įvykiuose nukentėjusiems kelių eismo dalyviams – Asmuo, nevairuojantis „motorinės transporto priemonės“, kaip tai suprantama pagal šiuos teisės aktus – Sąvoka, lygiavertė Direktyvos 2009/103 sąvokai „transporto priemonė“ – Dviratis su minti pedalus padedančiu elektriniu varikliu, turintis pagreitinimo funkciją, kurią galima aktyvuoti tik panaudojus raumenų jėgą“

Byloje C-286/22

dėl *Hof van Cassatie* (Kasacinis Teismas, Belgija) 2022 m. balandžio 7 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2022 m. balandžio 28 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

KBC Verzekeringen NV

prieš

P&V Verzekeringen CVBA

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, teisėjai Z. Csehi, M. Ilešič, I. Jarukaitis (pranešėjas) ir D. Gratsias,

generalinė advokatė L. Medina,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *KBC Verzekeringen NV*, atstovaujamos *advocaat* B. Maes,
- *P&V Verzekeringen CVBA*, atstovaujamos *advocaat* J. Verbist,

* Proceso kalba: nyderlandų.

- Belgijos vyriausybės, atstovaujamos S. Baeyens, P. Cottin ir C. Pochet,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, P. Busche ir M. Hellmann,
- Suomijos vyriausybės, atstovaujamos M. Pere,
- Europos Komisijos, atstovaujamos A. Nijenhuis ir H. Tserepa-Lacombe,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

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) 1 straipsnio 1 punkto išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *KBC Verzekeringen NV* (toliau – KBC) ir *P&V Verzekeringen CVBA* (toliau – P&V) ginčą dėl nelaimingų atsitikimų darbe draudimo bendrovės galimos teisės, kurią ji subrogacijos pagrindu perėmė iš dviračiu su elektrine pavarą važiuojusio dviratininko, reikalauti žalos atlyginimo iš eismo įvykyje, lėmusiame dviratininko mirtį, dalyvavusio automobilio vairuotojo civilinės atsakomybės draudiko.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Direktyvos 2009/103 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:
„Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas (toliau – transporto priemonių draudimas) yra ypač svarbus Europos piliečiams <...>“
- 4 Šios direktyvos 1 straipsnyje „Sąvokų apibrėžtys“ nustatyta:
„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;
<...>“

- 5 Minėtos direktyvos 3 straipsnio „Pareiga apdrausti transporto priemonės“ pirmoje pastraipoje nurodyta:

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

- 6 Šios direktyvos 13 straipsnio „Išimties sąlygos“ 1 dalyje numatyta:

„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:

<...>

b) asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, suteikiančio teisę vairuoti atitinkamą transporto priemonę;

<...>“

- 7 2021 m. lapkričio 24 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/2118, kuria keičiama Direktyva 2009/103 (OL L 430, 2021, p. 1). Direktyva 2021/2118, be kita ko, pakeistas Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktas. Vadovaujantis Direktyvos 2021/2118 2 straipsniu, šis pakeitimas bus taikomas nuo 2023 m. gruodžio 23 d.

Belgijos teisė

- 8 Pagrindinės bylos aplinkybėms taikytinos redakcijos 1989 m. lapkričio 21 d. *Wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen* (1989 m. lapkričio 21 d. Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių privalomojo civilinės atsakomybės draudimo) (*Belgisch Staatsblad*, 1989 m. gruodžio 8 d., p. 20122; toliau – 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymas) 1 straipsnyje pateikta tokia apibrėžtis:

„Šiame įstatyme vartojamų sąvokų apibrėžtis:

Motorinės transporto priemonės: transporto priemonės, kurios gali būti varomos mechanine energija ir yra skirtos važiuoti žeme, bet ne bėgiais; visa tai, kas sukabinta su transporto priemone, laikoma jų dalimi.

Motorinėms transporto priemonėms prilyginamos priekabos, kurios yra specialiai sukonstruotos sukabinti su motorine transporto priemone siekiant vežti žmones arba daiktus ir kurias nustato karaliai. Ministrų Taryboje apsvaistytu dekretu karaliai gali patikslinti, kokios transporto priemonės patenka į motorinės transporto priemonės apibrėžtį.“

- 9 Šio įstatymo 29bis straipsnio 1–3 dalyse nustatyta:

„1. Įvykus kelių eismo įvykiui, kuriame dalyvavo viena ar kelios motorinės transporto priemonės, <...> bet kokią nukentėjusiojo ar jo teisių perėmėjų žalą, atsiradusią dėl kūno sužalojimo ar mirties, išskyrus materialinę žalą ir kiekvienos atitinkamos motorinės transporto priemonės vairuotojo patirtą žalą <...>, solidariai atlygina draudikai, kurie pagal šį įstatymą apdraudžia

transporto priemonės savininko, vairuotojo ar valdytojo atsakomybę. Ši nuostata taip pat taikoma, kai vairuotojas žalą sukėlė tyčia.

<...>

2. Motorinės transporto priemonės vairuotojas ir jo teisių perėmėjai negali remtis šiuo straipsniu, išskyrus atvejus, kai vairuotojas veikia kaip nukentėjusiojo, kuris nebuvo vairuotojas, teisių perėmėjas, ir su sąlyga, kad nesukėlė žalos tyčia.

3. Motorinė transporto priemonė – tai bet kuri šio įstatymo 1 straipsnyje nurodyta transporto priemonė, išskyrus motorinius neįgaliųjų vežimėlius, kuriuos gali naudoti negalia turintys asmenys.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 10 2017 m. spalio 14 d. viešuoju keliu dviračiu su elektrine pavana važiuosį BV (toliau – nukentėjusysis) partrenkė automobilis, apdraustas KBC pagal 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymą. Dviratininkas buvo sunkiai sužalotas ir 2018 m. balandžio 11 d. mirė. Kadangi šis eismo įvykis nukentėjusiajam buvo „nelaimingas atsitikimas kelionės į darbą metu“, P&V – jo darbdavio nelaimingų atsitikimų darbe draudimo bendrovė – atlygino žalą ir subrogacijos pagrindu perėmė nukentėjusiojo ir jo paveldėtojų teises.
- 11 P&V padavė KBC į teismą – *politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge* (Vakarų Flandrijos kelių eismo taisyklių pažeidimų bylas nagrinėjantis teismas, Briugės skyrius, Belgija) – siekdama, kad būtų atlygintos išlaidos pagal ankstesnio Belgijos civilinio kodekso 1382 straipsnį arba pagal 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymo 29bis straipsnį. KBC savo ruožtu pareiškė priešiškinį, siekdama, kad P&V grąžintų nepagrįstai išmokėtą pinigų sumą. Atsikirdama P&V, remdamasi 29bis straipsniu, teigė, kad nukentėjusysis negali būti laikomas motorinės transporto priemonės vairuotoju.
- 12 2019 m. spalio 24 d. sprendime tas teismas konstatavo, kad atitinkamo automobilio vairuotojas nėra atsakingas už nagrinėjamą eismo įvykį, tačiau pagal minėtą 29bis straipsnį KBC vis dėlto privalo atlyginti žalą nukentėjusiajam ir P&V, kuri subrogacijos pagrindu perėmė nukentėjusiojo teises; tokį sprendimą jis motyvavo tuo, kad nukentėjusysis nebuvo motorinės transporto priemonės vairuotojas, todėl pagal minėtą straipsnį turėjo teisę į žalos atlyginimą.
- 13 KBC šį sprendimą apeliacine tvarka apskundė *rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge* (Vakarų Flandrijos pirmosios instancijos teismas, Briugės skyrius, Belgija). P&V pateikė priešpriešinį apeliacinį skundą.
- 14 2021 m. gegužės 20 d. sprendimu tas teismas pripažino apeliacinį skundą nepagrįstu, o priešpriešinį apeliacinį skundą – pagrįstu. Dėl 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymo 29bis straipsnio taikymo jis visų pirma pažymėjo, kad šiame straipsnyje vartojama sąvoka „motorinė transporto priemonė“ atitinka Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkte nurodytą „transporto priemonės“ sąvoką. Konstatavęs, kad sąvoka „mechaninė energija“ neapibrėžta nei šiame įstatyme, nei direktyvoje, jis nusprendė, kad ji vis dėlto yra aiški, o frazė „kuri gali būti varoma mechanine energija“ turi būti suprantama kaip reiškianti, kad motorinė transporto priemonė yra transporto

priemonė, kuri gali judėti be raumenų jėgos. Tuo remdamasis jis priėjo prie išvados, kad dviratis nėra motorinė transporto priemonė, kaip suprantama pagal minėtą įstatymą, jeigu turi pagalbinį variklį, bet negali pradėti arba toliau judėti varomas vien mechanine jėga.

- 15 Atsižvelgdamas į nagrinėjamo dviračio su elektros pavara gamintojo pateiktą informaciją, minėtas teismas konstatavo, kad jo variklis tik padeda minti pedalus, tai pasakytina ir apie šio variklio „turbo“ funkciją, ir kad ši funkcija gali būti aktyvuota tik panaudojus raumenų jėgą, nesvarbu – minant pedalus, vedantis dviratį ar jį stumiant. Tuo remdamasis jis priėjo prie išvados, kad nukentėjusysis nebuvo transporto priemonės vairuotojas, kaip jis suprantamas pagal 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymo 1 straipsnį, ir galėjo reikalauti žalos atlyginimo pagal šio įstatymo 29bis straipsnį kaip „pažeidžiamas eismo dalyvis“, lygiai taip pat kaip nelaimingų atsitikimų darbe draudimo bendrovė, subrogacijos pagrindu perėmusi nukentėjusiojo teises.
- 16 Šio sprendimo 14 punkte minėtą sprendimą KBC kasacine tvarka apskundė *Hof van Cassatie* (Kasacinis Teismas, Belgija) – prašymą priimti prejudicinį sprendimą priėmusiame teismui. Tame teisme KBC, be kita ko, pažymėjo, kad minėto įstatymo 1 straipsnyje vartojamos sąvokos „motorinė transporto priemonė“ apibrėžtis atitinka Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkte vartojamą terminą „transporto priemonė“. Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad Belgijos teisė turi būti aiškinama pagal šią direktyvą.
- 17 Dėl esmės KBC teigia: kadangi 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymo 1 straipsnyje nediferencijuojamos transporto priemonės, kurios skirtos važiuoti žeme ir gali būti varomos tik mechanine energija, ir transporto priemonės, kurios gali būti varomos ir mechanine energija, į šio įstatymo taikymo sritį nepatenka tik išimtinai raumenų jėga varomos transporto priemonės. Atsižvelgdama į tai ji priėjo prie išvados, kad *rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge* (Vakarų Flandrijos pirmosios instancijos teismas, Briugės skyrius, Belgija) neteisingai išaiškino sąvoką „motorinė transporto priemonė“ ir pažeidė minėto įstatymo 1 bei 29bis straipsnius ir, be kita ko, Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktą.
- 18 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas tvirtina, kad sprendimui jo nagrinėjamoje byloje priimti būtina išaiškinti sąvoką „transporto priemonė“ pagal Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktą.
- 19 Šiomis aplinkybėmis *Hof van Cassatie* (Kasacinis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Direktyvos 2009/103], galiojusios iki pakeitimų, padarytų [Direktyva 2021/2118], 1 straipsnio 1 punktas, kuriame „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“, turi būti aiškinamas taip, kad elektrinis dviratis (*speed pedelec*), kurio variklis tik padeda minti pedalus, taigi dviratis negali judėti savarankiškai, be raumenų jėgos, ir juda tik varomas variklio ir raumenų jėgos, ir elektrinis dviratis su „turbo“ funkcija, dėl kurios nuspaudus „turbo“ mygtuką dviratis, neminant pedalų, įsibėgėja iki 20 km/h, tačiau norint ta funkcija pasinaudoti reikalinga raumenų jėga, nėra transporto priemonė, kaip tai suprantama pagal šią direktyvą?“

Dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinum

- 20 Vokietijos vyriausybė ginčija šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą motyvuodama tuo, kad iš jo nematyti, kodėl prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas yra reikšmingas sprendimui pagrindinėje byloje priimti. Jos nuomone, šis ginčas susijęs tik su nacionalinėmis atsakomybę reglamentuojančiomis teisės normomis, kurios nėra suderintos Sąjungos teisėje, o iš bylos medžiagos nematyti, kad Sąjungos teisės nuostatos nacionalinėje teisėje buvo pripažintos taikytinomis.
- 21 Vadovaujantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija, Teisingumo Teismui ir nacionaliniams teismams bendradarbiaujant, kaip numatyta SESV 267 straipsnyje, tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, atsižvelgdamas į bylos aplinkybes turi įvertinti, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl jeigu pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimu arba galiojimu, Teisingumo Teismas iš principo turi priimti sprendimą (2015 m. birželio 16 d. Sprendimo *Gauweiler ir kt.*, C-62/14, EU:C:2015:400, 24 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija ir 2020 m. spalio 28 d. Sprendimo *Pegaso ir Sistemi di Sicurezza*, C-521/18, EU:C:2020:867, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 22 Tuo remiantis darytina išvada, 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 Europos Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimas arba galiojimo vertinimas 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 (2015 m. birželio 16 d. Sprendimo *Gauweiler ir kt.*, C-62/14, EU:C:2015:400, 25 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija ir 2020 m. spalio 28 d. Sprendimo *Pegaso et Sistemi di Sicurezza*, C-521/18, EU:C:2020:867, 27 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 23 Be to, Teisingumo Teismas iš tiesų yra ne kartą nusprendęs, kad pareiga užtikrinti, jog civilinės atsakomybės draudimas apimtų tretiesiems asmenims variklinėmis transporto priemonėmis padarytą žalą, skiriasi nuo šios žalos atlyginimo remiantis apdraustojo asmens civiline atsakomybe apimties. Pirmąją apibrėžia ir garantuoja Sąjungos teisės aktai, o antrąją iš esmės reglamentuoja nacionalinė teisė (2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, 28 punktas ir 2023 m. kovo 30 d. Sprendimo *AR ir kt. (Tiesioginis ieškinys draudikui)*, C-618/21, EU:C:2023:278, 42 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 24 Taigi Sąjungos teisės aktais nesiekama suderinti valstybių narių civilinės atsakomybės sistemų ir pagal šiuo metu galiojantį Sąjungos teisinį reguliavimą valstybės narės ir toliau gali laisvai nustatyti transporto priemonių eismo įvykiams taikomą civilinės atsakomybės sistemą (šiuo klausimu žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, 29 punktą ir 2023 m. kovo 30 d. Sprendimo *AR ir kt. (Tiesioginis ieškinys draudikui)*, C-618/21, EU:C:2023:278, 43 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 25 Todėl pagal šiuo metu galiojantį Sąjungos teisinį reguliavimą valstybės narės iš principo turi laisvę savo civilinės atsakomybės sistemose nustatyti visų pirma transporto priemonėmis padarytą žalą, kuri privalo būti atlyginta, šios žalos atlyginimo mastą ir asmenis, turinčius teisę į tokį atlyginimą (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 24 d. Sprendimo *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 32 punktą ir 2023 m. kovo 30 d. Sprendimo *AR ir kt. (Tiesioginis ieškinys draudikui)*, C-618/21, EU:C:2023:278, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

- 26 Taigi, kai siekiant išaiškinti nuostatą, kuri patenka į nesuderintą sritį, pagal valstybės narės teisę reikia remtis Sąjungos teisės sąvoka, egzistuoja tam tikras Sąjungos interesas iš Sąjungos teisės perimtą sąvoką aiškinti vienodai, neatsižvelgiant į jos taikymo sąlygas, kad ateityje būtų išvengta skirtingo aiškinimo (pagal analogiją žr. 2019 m. spalio 24 d. Sprendimo *Belgische Staat*, C-469/18 ir C-470/18, EU:C:2019:895, 22 punktą ir 2023 m. balandžio 27 d. Sprendimo *Banca A (Įmonių jungimosi direktyvos taikymas vidaus situacijai)*, C-827/21, EU:C:2023:355, 44 punktą).
- 27 Nagrinėjamu atveju prejudicinis klausimas nėra susijęs su šio sprendimo 25 punkte nurodytomis sritimis. Visų pirma, pateikdamas šį klausimą Teisingumo Teismui nacionalinis teismas nesiekia sužinoti, ar nukentėjusysis, kaip pagrindinėje byloje, turi teisę gauti žalos atlyginimą pagal Direktyvą 2009/103, jis klausia Teisingumo Teismo tik dėl šios direktyvos 1 straipsnio 1 punkte vartojamos sąvokos „transporto priemonė“ apimties.
- 28 Nors prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo paaiškinimai dėl ryšio tarp taikytinų nacionalinės teisės aktų ir šios Direktyvos 2009/103 nuostatos, t. y. ryšio, kurį nacionaliniai teismai turi nurodyti Teisingumo Teismui pagal jo Procedūros reglamento 94 straipsnio c punktą, yra tikrai glausti, vis dėlto prašyme priimti prejudicinį sprendimą jis nurodo, kad norint išspręsti jo nagrinėjamą ginčą reikia išaiškinti šią sąvoką. Be to, iš šio prašymo matyti, kad, minėto teismo teigimu, 1989 m. lapkričio 21 d. įstatymo 1 straipsnyje pateikta sąvokos „motorinės transporto priemonės“ apibrėžtis atitinka minėtoje Direktyvos 2009/103 nuostatoje vartojamą „transporto priemonės“ sąvoką.
- 29 Taip pat pažymėtina, kad, pirma, Teisingumo Teismas turi visą informaciją apie faktines ir teisines aplinkybes, būtiną tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktą klausimą, ir, antra, nekyla jokių abejonių dėl sąsajos su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ir šio klausimo nehipotetinio pobūdžio.
- 30 Šiomis aplinkybėmis konstatuotina, kad aptariamas prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra priimtinas.

Dėl prejudicinio klausimo

- 31 Užduodamas klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktas turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „transporto priemonė“ pagal šią nuostatą apima dviratį, kurio elektrinis variklis tik padeda minti pedalus ir kuriame įdiegta funkcija, leidžianti neminant pedalų išibėgėti iki 20 km/h, tačiau galinti būti aktyvuota tik panaudojus raumenų jėgą.
- 32 Aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus.
- 33 Dėl Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkto formuluotės primintina, kad šioje nuostatoje numatyta, jog šioje direktyvoje sąvoka „transporto priemonė“ – tai „bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba“. Todėl, remiantis įprasta šių žodžių reikšme bendrinėje kalboje, ši sąvoka, kiek ji siejama su „bet kokia motorine transporto priemone“, neišvengiamai reiškia aparatą, skirtą judėti žeme pasitelkiant mechanizmo, o ne žmogaus ar gyvūno sukurtą jėgą, išskyrus bėgiais važiuojančias transporto priemones.

- 34 Nors iš Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkto formuluotės matyti, kad sąvoka „transporto priemonė“ pagal šią nuostatą apima tik mechanine energija varomas transporto priemonės, skirtas važiuoti žeme, išskyrus bėgiais važiuojančias transporto priemones, vien ši formuluotė neleidžia atsakyti į pateiktą klausimą, nes joje nėra informacijos, leidžiančios nustatyti, ar tokiai mechaninei energijai turi tekti išimtinis vaidmuo varant atitinkamą transporto priemonę.
- 35 Šio 1 straipsnio 1 punkto versijos, be kita ko, prancūzų, italų, nyderlandų ir portugalų kalbomis, kiek jose, kalbant apie mechaninę energiją, nurodoma aplinkybė, kad ja „gali“ būti varomos atitinkamos transporto priemonės, galėtų būti suprantamos taip, jog „transporto priemonės“ pagal šią nuostatą yra ne tik tos, kurios varomos vien mechanine energija, bet ir tos, kurios gali būti varomos kitais būdais. Vis dėlto kitose kalbinėse versijose, visų pirma versijose ispanų, vokiečių, graikų, anglų ir lietuvių kalbomis, ši nuostata suformuluota kitaip, todėl jos negalima suprasti taip pat.
- 36 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją Sąjungos teisės nuostatos turi būti aiškinamos ir taikomos vienodai, atsižvelgiant į visomis Sąjungos kalbomis parengtas versijas. Tuomet, kai yra įvairių Sąjungos teisinio teksto kalbinių versijų neatitikimų, nagrinėjama nuostata turi būti aiškinama atsižvelgiant į teisės akto, kurio dalis ji yra, struktūrą ir tikslą (2005 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Jyske Finans*, C-280/04, EU:C:2005:753, 31 punktas ir 2021 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Trapeza Peiraiois*, C-243/20, EU:C:2021:1045, 32 punktas).
- 37 Taigi, kalbant apie Direktyvos 2009/103 struktūrą, pažymėtina, pirma, kad pagal jos 2 konstatuojamąją dalį joje numatytas privalomas „motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas“ nusako „transporto priemonių draudimą“, kuris bendrinėje kalboje tradiciškai reiškia aparatų, kaip antai motociklų, automobilių ir sunkvežimių, kurie, išskyrus neveikiančius, varomi tik mechanine jėga, civilinės atsakomybės draudimą.
- 38 Antra, Direktyvos 2009/103 13 straipsnio 1 dalies b punkte aiškiai nurodyta, kad kiekviena valstybė narė imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad taikant 3 straipsnį per įvykį nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu yra laikomos niekinėmis visos teisės aktų nuostatos ar bet kokios sutarties sąlygos, kurios įtrauktos į draudimo liudijimą, išduotą pagal 3 straipsnio reikalavimus, ir pagal kurias draudimo apsauga nesuteikiama transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba kurias vairuoja asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, suteikiančio teisę vairuoti atitinkamą transporto priemonę. Iš 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006, p. 18) 4 straipsnio 1 dalies formuluotės matyti, kad nacionalinio vairuotojo pažymėjimo iš principo reikalaujama tik siekiant vairuoti transporto priemones, kurios gali važiuoti keliu savarankiškai, išskyrus bėgiais važiuojančias transporto priemones.
- 39 Dėl Direktyva 2009/103 siekiamų tikslų primintina, kad ja norima užtikrinti laisvą tiek transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra Sąjungos teritorijoje, tiek jose esančių asmenų judėjimą ir garantuoti, kad nukentėjusieji šių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose būtų vertinami vienodai, neatsižvelgiant į konkrečią Sąjungos teritorijos vietą, kurioje įvyko eismo įvykis, taip pat apsaugoti per motorinių transporto priemonių sukeltus eismo įvykius nukentėjusius asmenis, turint omenyje tai, kad šį tikslą Sąjungos teisės aktų leidėjas nuolat siekė sustiprinti (šiuo klausimu žr. 2019 m. birželio 20 d. Sprendimo *Línea Directa Aseguradora*, C-100/18, EU:C:2019:517, 33, 34 ir 46 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją ir 2021 m. gegužės 20 d. Sprendimo *K.S. (Sugadintos transporto priemonės vilkimo išlaidos)*, C-707/19, EU:C:2021:405, 27 punktą).

- 40 Tačiau aparatai, kurie veikia varomi ne vien mechanine energija, taigi kurie negali judėti žeme nenaudojant raumenų jėgos, kaip antai pagrindinėje byloje nagrinėjamas dviratis su elektrine pavara, kuris, beje, neminamas gali įsibėgėti iki 20 km/h, tretiesiems asmenims negali sukelti tokios žalos asmeniui ar turtui, kuri pagal sunkumą arba mastą galėtų būti panaši į žalą, sukliamą motociklų, automobilių, sunkvežimių ar kitų žeme važiuojančių transporto priemonių, varomų vien mechanine energija, nes pastarieji gali išvystyti tam tikrą greitį, gerokai didesnį, nei gali pasiekti tokie aparatai, ir kol kas yra daugiausia naudojami judėjimo tikslais. Taigi Direktyva 2009/103 siekiamas tikslas apsaugoti per motorinių transporto priemonių sukeltus eismo įvykius nukentėjusius asmenis nereikalauja, kad „transporto priemonės“ sąvoka pagal šios direktyvos 1 straipsnio 1 punktą apimtų tokius aparatus.
- 41 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą atsakytina: Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punktas turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „transporto priemonė“ pagal šią nuostatą neapima dviračio, kurio elektrinis variklis tik padeda minti pedalus ir kuriame įdiegta funkcija, leidžianti neminant pedalų įsibėgėti iki 20 km/h, nes tokia funkcija gali būti aktyvuota tik panaudojus raumenų jėgą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 42 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis 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 1 straipsnio 1 punktas

turi būti aiškinamas taip:

sąvoka „transporto priemonė“ pagal šią nuostatą neapima dviračio, kurio elektrinis variklis tik padeda minti pedalus ir kuriame įdiegta funkcija, leidžianti neminant pedalų įsibėgėti iki 20 km/h, nes tokia funkcija gali būti aktyvuota tik panaudojus raumenų jėgą.

Parašai.