TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2026 m. vasario 12 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas – Direktyva 2009/103/EB – 12 straipsnio 1 dalis – Pareiga taikyti civilinės atsakomybės draudimą žalai asmeniui, transporto priemonės sukeltai visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją – Taikymo sritis – Eismo įvykis, kuriame dalyvavo vienintelė transporto priemonė – Transporto priemonės vairuotojo patirta žala dėl keleivio įsikišimo į šios transporto priemonės valdymą“

Byloje C-490/24

dėl *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas) 2024 m. liepos 5 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2024 m. liepos 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Stichting Koskea, veikiantis kaip ED administratorius,

prieš

Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, vykdančią veiklą komerciniu pavadinimu *Reaal Schadeverzekering NV*,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas I. Jarukaitis (pranešėjas), ketvirtosios kolegijos teisėjo pareigas einantis trečiosios kolegijos pirmininkas C. Lycourgos, teisėjai M. Condinanzi, N. Jääskinen ir R. Frendo,

generalinis advokatas A. Biondi,

posėdžio sekretorė A. Lamote, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2025 m. birželio 12 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV*, vykdančios veiklą komerciniu pavadinimu *Reaal Schadeverzekering NV*, atstovaujamos *advocaten* D. M. de Knijff ir S. van der Keur,

* Proceso kalba: nyderlandų.

– Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir A. Hanje,

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. Goddin, A. Manzaneque Valverde ir P. Vanden Heede,

susipažinęs su 2025 m. rugsėjo 25 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (OL L 263, 2009, p. 11) 12 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

2 Prašymas pateiktas nagrinėjant fondo *Stichting Koskea*, veikiančio kaip ED administratorius, ginčą su *Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV* (toliau – *Nationale Nederlanden*), vykdančia veiklą komerciniu pavadinimu *Reaal Schadeverzekering NV*, dėl apsaugos, kurią turi suteikti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas, apimties.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Direktyvos 2009/103 21 ir 23 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(21) Apdraustojo, vairuotojo ar bet kurio kito atsakingo asmens šeimos nariams jų asmeniui padarytos žalos atveju turi būti suteikta apsauga, lygiavertė tretiesiems asmenims suteikiamai apsaugai.

<…>

(23) Didžiausias galiojančių teisės aktų pasiekimas – visų transporto priemonės keleivių įtraukimas į draudimo apsaugą. Šiam tikslui iškiltų pavojus, jeigu nacionalinės teisės aktai arba kuri nors draudimo sutartyje esanti sąlyga neįtrauktų keleivių į draudimo apsaugą dėl to, kad jie žinojo ar turėjo žinoti apie tai, kad įvykio metu transporto priemonės vairuotojas buvo paveiktas alkoholio ar kitų kvaišalų. <…> Keleivių draudimas motorinių transporto priemonių privalomuoju draudimu neturi poveikio nei atsakomybei, kuri gali būti taikoma [jiems] pagal galiojančius nacionalinės teisės aktus, nei žalos atlyginimo dydžiui konkretaus įvykio atveju.“

4 Pagal šios direktyvos 1 straipsnio 1 punktą „transporto priemonė“ apibrėžiama kaip „bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba“.

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

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

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

<…>

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

6 Tos pačios direktyvos 5 straipsnyje valstybėms narėms suteikiama teisė tam tikromis sąlygomis nukrypti nuo 3 straipsnio nuostatų dėl tam tikrų fizinių arba viešųjų ar privačių juridinių asmenų.

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

„1. Nepažeidžiant 13 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, 3 straipsnyje minimas draudimas apima atsakomybę dėl visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos [asmeniui] dėl transporto priemonės naudojimo.

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

3. 3 straipsnyje nurodytas draudimas apima draudimo apsaugą žalos asmeniui ir turtui atveju, jei tą žalą patiria pėstieji, dviratininkai ir kiti nemotorinių transporto priemonių valdytojai, kurie pagal nacionalinę civilinę teisę dėl įvykio, susijusio su motorine transporto priemone, turi teisę į padarytos žalos atlyginimą.

Šis straipsnis nepažeidžia nei nuostatų dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatų dėl žalos [atlyginimo] dydžio.“

8 Šios direktyvos 13 straipsnyje „Išimties sąlygos“ nurodyta:

„1. 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:

a) asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgalioti;

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

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

Tačiau pirmo[s] pastraipos a punkte nurodytos nuostatos ar sąlygos gali būti taikomos tokių asmenų atžvilgiu, kurie savo noru naudojosi žalą sukėlusia transporto priemone, jeigu draudikas gali įrodyti, kad jie žinojo, jog ta transporto priemonė buvo pavogta.

<…>

3. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visos į draudimo liudijimą įtrauktos teisės aktų nuostatos ar sutarčių sąlygos, pagal kurias keleiviui nesuteikiama tokia draudimo apsauga, remiantis tuo, kad jis žinojo arba turėjo žinoti, jog transporto priemonės vairuotojas įvykio metu buvo paveiktas alkoholio arba kitų kvaišalų, būtų laikomos negaliojančiomis tokio keleivio reikalavimo atlyginti žalą atžvilgiu.“

9 Kaip matyti iš Direktyvos 2009/103 29 straipsnio, šia direktyva buvo panaikintos ir pakeisto 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyva 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo (OL L 103, 1972, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 10), 1983 m. gruodžio 30 d. Antroji Tarybos direktyva 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 8, 1984, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 7 t., p. 3), 1990 m. gegužės 14 d. Trečioji Tarybos direktyva 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (OL L 129, 1990, p. 33; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 249), 2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, 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), taip pat 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu (OL L 149, 2005, p. 14), su pakeitimais, padarytais direktyvomis, nurodytomis Direktyvos 2009/103 I priedo A dalyje.

Nyderlandų teisė

10 Pagrindinėje byloje taikytinos redakcijos 1963 m. gegužės 30 d. *Wet betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen* (Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo; toliau – WAM; *Stb*. 1963, Nr. 228) 4 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Draudimas neturi apimti atsakomybės už žalą, padarytą eismo įvykį sukėlusios motorinės transporto priemonės vairuotojui.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

11 2016 m. pabaigoje ED nukentėjo eismo įvykyje, kai vairavo futbolo klubui priklausantį mikroautobusą, kuriame sėdėjo buvęs šio klubo treneris ir du klubo nariai. Mikroautobusui važiuojant maždaug 70 km/h greičiu, buvęs treneris, kuris sėdėjo dešinėje galinėje sėdynėje, staiga užtraukė transporto priemonės rankinį stabdį. Mikroautobusas nuslydo nuo kelio ir

atsitrenkė į kelis stulpus. ED ir klubo narys, sėdėjęs priekinėje keleivio vietoje, iškrito iš transporto priemonės. Dėl patirtų sužalojimų klubo narys mirė. ED buvo sunkiai sužalotas ir dabar nuolat jaučia sunkius eismo įvykio padarinius. Buvęs treneris ir kitas klubo narys buvo lengvai sužaloti.

12 Futbolo klubas, kuriam priklausė mikroautobusas, turėjo bendrovės *Reaal Schadeverzekering* motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, ši bendrovė vėliau susijungė su *Nationale Nederlanden*. Klubas keleivius ir vairuotoją nuo žalos taip pat buvo apdraudęs bendrovėje *Nationale Nederlanden* (toliau – žalos draudimas).

13 Dėl eismo įvykyje patirtos žalos ED atstovaujamas *Stichting Koskea*, kuris administruoja jo turtą ir gina jo interesus, kreipėsi į *Nationale Nederlanden* dėl šio žalos draudimo apsaugos taikymo. 2020 m. sausio mėn. šios bendrovės advokatas informavo ED, kad jam šio žalos draudimo apsauga negalioja, nes iš policijos surašyto įvykio aplinkybių protokolo buvo aišku, kad prieš sėsdamas prie mikroautobuso vairo jis vartojo alkoholį ir buvo nuo jo apsvaigęs. Advokatas taip pat nurodė, kad ED netaikoma ir civilinės atsakomybės privalomojo draudimo apsauga pagal WAM, nes ji neapima vairuotojo patirtos žalos.

14 *Stichting Koskea* ED vardu ir interesais pareiškė ieškinį *rechtbank Noord-Nederland* (Šiaurės Nyderlandų apylinkės teismas, Nyderlandai), juo prašė pripažinti, kad pagal WAM *Nationale Nederlanden* privalo atlyginti suinteresuotajam asmeniui jau patirtą ir būsimą žalą. Ieškiniui pagrįsti šis fondas, be kita ko, nurodė, kad WAM 4 straipsnio 1 dalyje numatytas motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo apsaugos negaliojimas vairuotojo patirtai žalai nagrinėjamu atveju netaikomas todėl, kad, nors nelaimingo atsitikimo metu ED sėdėjo prie vairo, jo nebuvo galima laikyti transporto priemonės vairuotoju, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nes užtraukdamas rankinį stabdį buvęs treneris elgėsi kaip vairuotojas.

15 2020 m. spalio 22 d. sprendimu tas teismas ieškinį patenkino. Jis iš esmės nusprendė, kad nuo to momento, kai buvęs treneris užtraukė rankinį stabdį, ED nebegalėjo faktiškai valdyti mikroautobuso ir todėl nebegalėjo būti laikomas jo vairuotoju, kaip tai suprantama pagal WAM 4 straipsnio 1 dalį.

16 *Nationale Nederlanden* dėl to sprendimo pateikė apeliacinį skundą *Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden* (Arnhemo-Leuvardeno apeliacinis teismas, Nyderlandai). 2022 m. gruodžio 13 d. sprendimu šis teismas panaikino skundžiamą sprendimą, iš esmės padaręs išvadą, jog ED neprarado vairuotojo statuso dėl to, kad buvęs treneris užtraukė rankinį stabdį. Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad ED tebeliko asmuo, kuris atsisėdo prie vairo į vairuotojo sėdynę, užvedė transporto priemonės variklį, pasirinko jos greitį ir kelionės kryptį. Taigi, anot šio teismo, jis valdė šią transporto priemonę, o tai, kad buvęs treneris staiga užtraukė rankinį stabdį ir taip atliko vairavimo veiksmą, nieko nekeičia.

17 *Stichting Koskea* pateikė kasacinį skundą *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas) – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiame teisme *Stichting Koskea* teigia, kad po to, kai buvęs treneris užtraukė rankinį stabdį, ED nebegalėjo būti laikomas mikroautobuso vairuotoju, nes šis veiksmas atėmė iš jo galimybę faktiškai valdyti šią transporto priemonę.

18 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad WAM 4 straipsnio 1 dalimi Nyderlandų teisės aktų leidėjas į nacionalinę teisę perkėlė Direktyvos 90/232 1 straipsnio pirmą pastraipą, vėliau tapusią Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalimi, pagal kurią transporto

priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas turi apimti atsakomybę už visų keleivių, išskyrus vairuotoją, asmeniui padarytą žalą. Tačiau jis pažymi, kad sąvoka „vairuotojas“ neapibrėžta nei pastarojoje direktyvoje, nei direktyvose, kurias ji pakeitė.

19 Savo jurisprudencijoje šioje srityje Teisingumo Teismas nuolat pabrėždavo eismo įvykyje nukentėjusių keleivių apsaugos svarbą ir tikslą, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas leistų visiems transporto priemonės sukeltame eismo įvykyje nukentėjusiems keleiviams gauti jų patirtos žalos atlyginimą. Vis dėlto iš šios jurisprudencijos taip pat matyti, kad Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalyje daromas skirtumas tarp vairuotojo ir kitų keleivių.

20 Atsižvelgdamas į tai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas kelia klausimą, ar Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad joje numatytas civilinės atsakomybės privalomasis draudimas turi apimti atsakomybę už žalą, kurią patyrė pradinis atitinkamos transporto priemonės vairuotojas, kai į šios transporto priemonės valdymą įsikišo keleivis ir dėl to įvyko eismo įvykis. Jei atsakymas būtų teigiamas, jo nuomone, kiltų klausimas, ar Sąjungos teisėje nustatyti tam tikri reikalavimai, į kuriuos jis turi atsižvelgti siekdamas nustatyti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamomis aplinkybėmis asmuo, eismo įvykio metu sėdėjęs prie transporto priemonės vairo, prarado vairuotojo statusą ir todėl gali reikalauti iš Direktyvos 2009/103 kylančios apsaugos.

21 Šiomis aplinkybėmis *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Direktyvos 2009/103] 12 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad privalomasis civilinės atsakomybės draudimas turi dengti (pradinio) vairuotojo patirtą žalą, kai transporto priemonės keleivis įsikiša į transporto priemonės valdymą ir taip sukelia eismo įvykį?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar iš Sąjungos teisės kyla tam tikri reikalavimai, į kuriuos nacionalinis teismas turi atsižvelgti vertindamas, ar vairuotojas, kaip jis suprantamas pagal Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalį, dėl nagrinėjamu atveju susiklosčiusių aplinkybių prarado vairuotojo statusą ir jam gali būti taikoma keleivių apsauga pagal bendrąją taisyklę?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

22 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad vienintelės eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo patirta žala neturi būti atlyginama pagal šioje direktyvoje numatytą motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, net jeigu keleivis buvo įsikišęs į šios transporto priemonės valdymą ir tai sukėlė eismo įvykį.

23 Remiantis suformuota jurisprudencija, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą, ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (žr. 1983 m. lapkričio 17 d. Sprendimo *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, 12 punktą ir 2025 m. spalio 30 d. Sprendimo *Killybegs Fishing Enterprises ir kt.*, C-546/24, EU:C:2025:844, 16 punktą).

24 Taip pat iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad sąvokų, kurių apibrėžtis Sąjungos teisėje nepateikiama ir nedaroma nuorodos į valstybių narių teisę, reikšmė ir turinys turi būti nustatomi remiantis įprasta jų reikšme bendrinėje kalboje, kartu atsižvelgiant į kontekstą, kuriam esant jos vartojamos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus (šiuo klausimu žr. 2011 m. spalio 18 d. Sprendimo *Brüstle*, C-34/10, EU:C:2011:669, 25 ir 31 punktus bei juose nurodytą jurisprudenciją, taip pat 2024 m. rugsėjo 5 d. Sprendimo *BIOR*, C-344/23, EU:C:2024:696, 40 punktą).

25 Kalbant pirmiausia apie Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalį, primintina, kad pagal šią nuostatą nepažeidžiant šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, kurioje įtvirtinta pagrindinei bylai nereikšminga išimtis, minėtos direktyvos 3 straipsnyje nurodytas draudimas apima atsakomybę dėl „visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją“, padarytos žalos asmeniui dėl transporto priemonės naudojimo.

26 Pagal tos pačios direktyvos 3 straipsnio pirmą pastraipą, laikydamasi šios direktyvos 5 straipsnio, kuriame numatytos pagrindinei bylai taip pat nereikšmingos pareigos apdrausti motorines transporto priemones išimtys, kiekviena valstybė narė imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė.

27 Kaip ir direktyvose, kurias ji pakeitė, Direktyvoje 2009/103 neapibrėžta nei sąvoka „vairuotojas“, nei sąvoka „keleivis“, ir jų turiniui nustatyti nenukreipiama į valstybių narių teisę. Dėl įprastos šių sąvokų reikšmės bendrinėje kalboje reikia pažymėti, kad sąvoka „vairuotojas“ reiškia asmenį, kuris ką nors vairuoja ar valdo. Kalbant apie transporto priemonę, ši sąvoka reiškia asmenį, esantį prie jos vairo ar valdymo pulto ir valdantį ją. Savo ruožtu sąvoka „keleivis“ reiškia asmenį, vežamą transporto priemonėje ir jos nevaldantį.

28 Atsižvelgiant į šiuos paaiškinimus, iš Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalies galima daryti išvadą, kad, visų pirma, transporto priemonėje gali būti keli „keleiviai, išskyrus vairuotoją“, bet iš esmės negali būti daugiau kaip vienas vairuotojas vienu metu. Toliau, išskyrus ypatingus atvejus, kaip antai vairavimą su kito asmens pagalba turint tikslą gauti vairuotojo pažymėjimą, kuriems gali būti taikomos atskiros taisyklės, paprastai sąvoka „vairuotojas“ reiškia asmenį, esantį prie transporto priemonės valdymo pulto ar vairo ir valdantį ją, o „keleivis“ yra asmuo, užimantis kitą vietą toje transporto priemonėje ir jos nevaldantis. Galiausiai šioje nuostatoje nenumatyta, kad atsakomybei už transporto priemonės „vairuotojo“ patirtą žalą turi būti taikomas nurodytos direktyvos 3 straipsnyje numatytas draudimas.

29 Toliau, kalbant apie Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalies kontekstą, pažymėtina, pirma, kad sąvoka „transporto priemonė“ šios direktyvos 1 straipsnio 1 punkte apibrėžta kaip reiškianti bet kokią mechanine energija varoma motorinę transporto priemonę, skirtą važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokią sukabintą arba nesukabintą priekabą.

30 Kadangi pagal šią direktyvą transporto priemonė būtinai yra varoma mechanine energija (šiuo klausimu žr. 2023 m. spalio 12 d. Sprendimo *KBC Verzekeringen*, C-286/22, EU:C:2023:767, 37, 38 ir 40 punktus), iš esmės visos kelių eisme dalyvaujančios transporto priemonės, išskyrus

autonomines, turi vairuotoją ir valdymo vietą, ir šis vairuotojas yra asmuo, kuris, sėdėdamas transporto priemonės viduje prie vairo, jungia ar gali įjungti jos mechaninę energiją, kad transporto priemonė judėtų.

31 Antra, nors Direktyvos 2009/103 3 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nustatyta, kad pirmoje pastraipoje nurodytas draudimas privalo suteikti draudimo apsaugą ir dėl žalos turtui, ir dėl žalos asmeniui, analizuojant šią nuostatą kartu su tos pačios direktyvos 12 straipsnio 1 dalimi matyti, kad kalbama apie žalą asmeniui, sukeltą „visiems keleiviams, išskyrus vairuotoją“.

32 Trečia, pagal nurodytos direktyvos 12 straipsnio 2 dalį apdraustojo, vairuotojo ar bet kurio kito asmens, kuris pagal civilinę teisę įvykio atveju turi atsakyti ir kurio atsakomybė apdrausta 3 straipsnyje nurodytu draudimu, šeimos nariams negalima netaikyti draudimo apsaugos žalos jų asmeniui atveju dėl jų ryšio su tuo asmeniu. Be to, remiantis Direktyvos 2009/103/EEB 12 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa, 3 straipsnyje nurodytas draudimas apima žalą asmeniui ir turtui, kurią patiria pėstieji, dviratininkai ir kiti nemotorinių transporto priemonių valdytojai, pagal nacionalinę civilinę teisę turintys teisę į per įvykį, su kuriuo susijusi motorinė transporto priemonė, patirtos žalos atlyginimą. Šios direktyvos 13 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visos teisės aktų nuostatos ar į draudimo liudijimą įtrauktos sutarčių sąlygos, pagal kurias keleiviui tokia draudimo apsauga nesuteikiama dėl to, kad jis žinojo arba turėjo žinoti, jog transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu buvo apsvaigęs nuo alkoholio arba kitų kvaišalų, būtų laikomos negaliojančiomis tokio keleivio reikalavimo atlyginti žalą atžvilgiu.

33 Šiose nuostatose, kaip ir Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalyje, daromas skirtumas tarp, viena vertus, transporto priemonės vairuotojo ir, kita vertus, kitų šioje transporto priemonėje galbūt sėdėjusių asmenų bei kitų joje nebuvusių eismo dalyvių, galėjusių nukentėti dėl eismo įvykio, kuriame dalyvavo transporto priemonė. Taigi eismo įvykyje nukentėjusių asmenų kategorijos iš esmės nustatomos atskiriant jas nuo jame dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo.

34 Ketvirta, svarbu pažymėti, kad, remiantis šios direktyvos 12 straipsnio 3 dalies antra pastraipa, šis 12 straipsnis nedaro įtakos nei nuostatoms dėl civilinės atsakomybės, nei nuostatoms dėl žalos atlyginimo dydžio. Taigi vaidmuo, kurį vienas ar kitas transporto priemonėje buvęs asmuo, kaip antai nagrinėjamu atveju rankinį stabdį užtraukęs keleivis, galėjo turėti klostantis eismo įvykio aplinkybėms ir atsirandant žalai, atsižvelgiant į valstybėje narėje, kurios teritorijoje įvyko eismo įvykis, galiojantį civilinės atsakomybės režimą, gali lemti, kuriam asmeniui kyla civilinė atsakomybė už eismo įvykį, ir turėti įtakos žalos atlyginimo dydžiui. Tačiau pastarieji aspektai skiriasi nuo Direktyvoje 2009/103 numatyto privalomojo draudimo apsaugos apimties *ratione personae*.

35 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra ne kartą nusprendęs, kad pareiga užtikrinti, jog civilinės atsakomybės draudimas apimtų tretiesiems asmenims motorinėmis transporto priemonėmis padarytą žalą, skiriasi nuo šios žalos atlyginimo remiantis civiline atsakomybe apimties. Pirmoji apibrėžiama ir garantuojama Sąjungos teisės aktais, o antroji iš esmės reglamentuojama nacionalinėje teisėje (2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Carvalho Ferreira Santos*, C-484/09, EU:C:2011:158, 31 punktas ir 2023 m. spalio 12 d. Sprendimo *KBC Verzekeringen*, C-286/22, EU:C:2023:767, 23 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

36 Taigi iš visų šių teksto ir konteksto elementų matyti, kad Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad dėl to, jog keleivis įsikišo į transporto priemonės valdymą ir tai sukėlė eismo įvykį, šios transporto priemonės vairuotojas negali prarasti savo statuso, nes priešingas

aiškinimas neigiamai atsilieptų ir esminiam vairuotojo ir žalą patyrusio trečiojo asmens atskyrimui (jis būdingas šia direktyva įtvirtintai transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sistemai), ir skirtumui tarp pareigos taikyti šio draudimo apsaugą ir žalos atlyginimo remiantis civiline atsakomybe už eismo įvykį apimties, kurią reglamentuoja nacionalinė teisė.

37 Trečia, reikia konstatuoti, kad šį aiškinimą patvirtina Direktyva 2009/103 siekiami tikslai.

38 Viena vertus, iš Sąjungos teisės aktų motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo srityje raidos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas tikslo apsaugoti per transporto priemonių sukeltus įvykius nukentėjusius asmenis siekė nuolat ir vis intensyviau (2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Núñez Torreiro*, C-334/16, EU:C:2017:1007, 27 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija, taip pat 2025 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Nastolo*, C-370/24, EU:C:2025:300, 39 punktas).

39 Vis dėlto, kaip generalinis advokatas nurodė savo išvados 40 punkte, šiam tikslui būtų pakenkta, jeigu, nelygu atsitiktinės faktinės aplinkybės, prie transporto priemonės vairo sėdėjęs asmuo galėtų netekti vairuotojo statuso dėl keleivio įsikišimo į šios transporto priemonės valdymą. Iš tiesų, kadangi, kaip konstatuota šio sprendimo 28 ir 30 punktuose, iš esmės visos transporto priemonės, išskyrus autonomines, turi vairuotoją, jeigu prie transporto priemonės vairo esantis asmuo netektų savo vairuotojo statuso, pastarasis pereitų nurodytam keleiviui, kuris dėl to netektų apsaugos, kurią pagal šią direktyvą siekiama suteikti nukentėjusiems tretiesiems asmenims, įskaitant keleivius.

40 Be to, teisinis nesaugumas, kurį sukeltų tokia galimybė, savaime neatitiktų pirma nurodyto tikslo.

41 Kita vertus, kaip generalinis advokatas pažymėjo savo išvados 38 punkte, šio sprendimo 38 punkte nurodytai teisės aktų raidai buvo aiškiai būdinga tai, kad nuo pat Direktyvos 90/232 priėmimo vairuotojo patirta žala buvo nuolat ir aiškiai neįtraukiama į Sąjungos teisėje numatyto privalomojo draudimo apsaugos sritį, nes vienintelis pagal šiuos teisės aktus leidžiamas atskyrimas visuomet buvo tarp vairuotojo ir keleivio ar kito trečiojo nukentėjusiojo (šiuo klausimu žr. 2011 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Churchill Insurance Company Limited ir Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, 27–31 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

42 Be to, joks šios teisės aktų raidos aspektas nerodo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino pareigą apdrausti motorinių transporto priemonių valdytojų civilinę atsakomybę suderinti plačiau, kad šio draudimo teikiama apsauga apimtų ne vien tretiesiems asmenims padarytą žalą, ir tokio ketinimo taip pat nematyti iš Direktyvos 2009/103. Beje, jos 21 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad apdraustojo, vairuotojo ar bet kurio kito atsakingo asmens šeimos nariams jų asmeniui padarytos žalos atveju turi būti suteikta apsauga, lygiavertė „tretiesiems asmenims“ suteikiamai apsaugai. Panašiai šios direktyvos 23 konstatuojamojoje dalyje nurodytas „visų transporto priemonės keleivių“ įtraukimas į draudimo apsaugą, iš esmės patikslinant, kad nacionalinės teisės akto arba sutarties sąlygos, pagal kuriuos civilinės atsakomybės privalomojo draudimo apsauga tam tikromis aplinkybėmis nesuteikiama „nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimams“, negaliojimas neturi poveikio, be kita ko, atsakomybei, kuri gali būti taikoma atitinkamiems keleiviams pagal galiojančius nacionalinės teisės aktus.

43 Vadinasi, pagal galiojančią Sąjungos teisę klausimas dėl galimos pareigos įtraukti į draudimo apsaugą eismo įvykyje dalyvavusios vienintelės transporto priemonės vairuotojo patirtą žalą tebėra reglamentuojamas valstybių narių nacionalinės teisės.

44 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Direktyvos 2009/103 12 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad vienintelės eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo patirta žala neturi būti atlyginama pagal šioje direktyvoje numatytą motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, net jeigu keleivis buvo įsikišęs į šios transporto priemonės valdymą ir tai sukėlė eismo įvykį.

Dėl antrojo klausimo

45 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į pirmąjį prejudicinį klausimą, nereikia atsakyti į antrąjį klausimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

46 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 (ketvirtoji 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 12 straipsnio 1 dalis

turi būti aiškinama taip:

vienintelės eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotojo patirta žala neturi būti atlyginama pagal šioje direktyvoje numatytą motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, net jeigu keleivis buvo įsikišęs į šios transporto priemonės valdymą ir tai sukėlė eismo įvykį.

Parašai.