



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2014. gada 4. septembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana — Direktīva 72/166/EEK — 3. panta 1. punkts — Jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” — Negadījums, ko lauku saimniecības pagalmā izraisījis ar piekabi aprīkots traktors

Lieta C-162/13

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Vrhovno sodišče* (Slovēnija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2013. gada 11. martā un kas Tiesā reģistrēts 2013. gada 29. martā, tiesvedībā

Damijan Vnuk

pret

Zavarovalnica Triglav d.d.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Ilešičs [*M. Ilešič*], tiesneši K. G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*], A. O’Kifs [*A. Ó Caoimh*], K. Toadere [*C. Toader*] un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*] (referents),

ģenerālvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],

sekretārs/sekretāre A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze, J. Kemper* un *J. Möller*, pārstāvji,
- Īrijas vārdā – *A. Joyce, E. Creedon* un *L. Williams*, pārstāvji, kuriem palīdz *C. Toland, BL*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *B. Rous Demiri* un *K.-Ph. Wojcik*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2014. gada 26. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – slovēņu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 3. panta 1. punktu Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvā 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 103, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Pirmā direktīva”).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *D. Vnuk* un *Zavarovalnica Triglav d.d.* (turpmāk tekstā – “*Zavarovalnica Triglav*”) par atlīdzības izmaksu atbilstoši civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (turpmāk tekstā – “obligātā apdrošināšana”).

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Pirmās direktīvas preambulas piektajā līdz septītajā apvērumā ir noteikts:

“tā kā [...] būtu jāveic turpmāki pasākumi, lai liberalizētu noteikumus par personu un transportlīdzekļu pārvietošanos starp dalībvalstīm; [...]

tā kā, šādi mikstinot noteikumus par ceļotāju pārvietošanos, veikta nākamā darbība, lai savstarpēji atvērtu dalībvalstu tirgu un radītu vietējam tirgum līdzīgus apstākļus;

tā kā zaļo karšu kontroles atcelšanu transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas kādā dalībvalstī un iebrauc citas dalībvalsts teritorijā, var nodrošināt [...]”.

- 4 Pirmās direktīvas 1. pantā ir noteikts:

“Šajā direktīvā:

- 1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkurš treilers, neatkarīgi no tā, vai ir piekabīnāts;

[..]”

- 5 Saskaņā ar šīs regulas 3. panta 1. punktu:

“Katra dalībvalsts, ievērojot 4. pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta. Sedzamās atbildības apjomu un apdrošināšanas seguma noteikumus nosaka, pamatojoties uz tā apmēriem.”

- 6 Minētās direktīvas 4. pantā ir paredzēts:

“Dalībvalsts drīkst atkāpties no 3. panta attiecībā uz:

[..]

- b) dažu veidu transportlīdzekļiem vai konkrētiem transportlīdzekļiem ar speciālu zīmi; attiecīgā valsts sastāda šādu transportlīdzekļu veidu sarakstu un dara to zināmu pārējām dalībvalstīm un [Eiropas] Komisijai.

[..]”

- 7 Padomes 1983. gada 30. decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV L 8, 17. lpp.; turpmāk tekstā – “Otrā direktīva”) 1. panta 1. punktā ir paredzēts:

“[Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem.”

- 8 Minētā panta 2. punktā ir noteiktas minimālās summas, kuras jānodrošina ar šo obligāto apdrošināšanu. Šīs summas tika pārskatītas ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīvu 2005/14/EK, ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166, 84/5, 88/357/EEK un 90/232/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/26/EK attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu (OV L 149, 14. lpp.), ar kuru Otrajā direktīvā tika iekļauta arī tiesību norma, kurai jānodrošina šo summu regulāra pārskatīšana atbilstīgi Eiropas patēriņa cenu indeksam.
- 9 Saskaņā ar Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta pirmo daļu “Katra dalībvalsts izveido vai pilnvaro iestādi, kas sniegtu kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota [..] apdrošināšana”. Šīs tiesību normas ceturtajā daļā turklāt bija paredzēts, ka “dalībvalstis var ierobežot vai nepieļaut minētajai iestādei izmaksāt kompensāciju, ja īpašumam kaitējis neidentificēts transportlīdzeklis”. Šī iespēja tomēr vēlāk tika izslēgta ar Direktīvu 2005/14, “ja iestāde ir izmaksājusi kompensāciju par nozīmīgajiem miesas bojājumiem jebkuram cietušajam, kas cietis tajā pašā negadījumā, kurā kaitējumu īpašumam radījis neidentificēts transportlīdzeklis”.
- 10 Otrās direktīvas 2. panta 1. punktā ir noteikts:

“Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri likumos paredzētie vai līgumā noteiktie noteikumi, kas iekļauti apdrošināšanas polisē, kura izsniegta saskaņā ar [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktu, un kas transportlīdzekļu lietošanas vai vadīšanas apdrošināšanu neattiecinā uz:

- personām, kam nav tiešu vai netiešu atļauju, vai
- personām, kam nav attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja apliecības, vai
- personām, kuras ir pārkāpušas obligātās tehniskās prasības attiecībā uz attiecīgā transportlīdzekļa stāvokli un drošību,

piemērojot [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktu, tiktu uzskatīti par spēkā neesošiem attiecībā uz prasījumiem, ko iesniedz trešās personas, kuras ir negadījumā cietušie.

[..]”

11 Saskaņā ar Otrās direktīvas 3. pantu:

“Apdrošinātās personas, autovadītāja vai jebkuras citas tādas personas [..], kas saskaņā ar civiltiesībām ir atbildīga par negadījumu un kuras atbildība ir apdrošināta saskaņā ar 1. panta 1. punktu, [ģimenes locekļus] pamatojoties uz šo radniecību nedrīkst izslēgt no apdrošināšanas attiecībām attiecībā uz miesas bojājumiem.”

12 Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā – “Trešā direktīva”), kas grozīta ar Direktīvu 2005/14, 1. pantā noteikts:

“3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri tiesību aktu noteikumi vai apdrošināšanas polises līguma klauzulas, saskaņā ar kurām apdrošināšanas segums neattiecas uz pasažier[i], ja viņš zināja vai viņam būtu vajadzējis zināt, ka transportlīdzekļa vadītājs negadījuma brīdī bijis alkohola vai citas apreibinošas vielas reibumā, tiktu uzskatītas par spēkā neesošām attiecībā uz šāda pasažiera prasījumiem.

[..]”

13 Trešās direktīvas 1.a pantā ir noteikts:

“[Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana attiecas uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, ritenbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kuriem saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz kompensāciju sakarā ar negadījumiem, kuros iesaistīts transportlīdzeklis. [..]”

14 Saskaņā ar šīs direktīvas 4.c pantu:

“Apdrošināšanas sabiedrības nevar atsaukties uz nekompensējamu daļu pret negadījumā cietušu personu, ciktāl tas attiecas uz [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minēto apdrošināšanu.”

15 Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 16. maija Direktīvas 2000/26/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ar kuru tiek grozītas Padomes Direktīvas 73/239/EEK un 88/357/EEK (Ceturta direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu) (OV L 181, 65. lpp.), 3. pantā “Tiešas prasījuma tiesības” ir noteikts:

“Katra dalībvalsts nodrošina, ka negadījumos [..] cietušajām personām ir tiešas prasījuma tiesības pret apdrošināšanas sabiedrību, kas sedz attiecīgās personas civiltiesisko atbildību.”

16 Turklāt Padomes 1973. gada 24. jūlija Pirmās Direktīvas 73/239/EEK par normatīvo un administratīvo aktu koordināciju attiecībā uz uzņēmējdarbības sākšanu un veikšanu tiešās apdrošināšanas nozarē, kas nav dzīvības apdrošināšana (OV L 288, 3. lpp.), kas grozīta ar Padomes 1984. gada 10. decembra Direktīvu 84/741/EEK (OV L 339, 21. lpp.), 1. pantā noteikts:

“1 Šī direktīva attiecas uz pašnodarbinātu darbību sākšanu un veikšanu tiešās apdrošināšanas jomā [..], ko veic uzņēmumi, kas reģistrēti vai grib reģistrēties dalībvalsts teritorijā.

[..]

3. Šajā pantā minētās darbības nozaru klasifikācija sniegta pielikumā.”

17 Šīs direktīvas pielikumā ir precizēts:

“A. Risku klasifikācija atbilstīgi apdrošināšanas nozarēm [..]

10. *Atbildība attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem* Atbildība, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus, kas pārvietojas pa sauszemi (tostarp pārvadātāju atbildība). [..]”

Slovēnijas tiesības

18 Likuma par transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu (*Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu*, turpmāk tekstā – “ZOZP”) 15. pantā noteikts:

“Transportlīdzekļa īpašniekam ir jānoslēdz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums saistībā ar transportlīdzekļa izmantošanas rezultātā trešajām personām nodarītajiem zaudējumiem, kas izpaužas kā nāve, miesas bojājumi, invaliditāte, lietu zudums un bojājums [..], izņemot atbildību par zaudējumiem, kuri ir radīti lietām, kas ir pieņemtas pārvadāšanai. [..]”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 19 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka 2007. gada 13. augustā, šķūņa bēniņos kraujot siena ruļļus, ar piekabi aprikots traktors, lauku saimniecības pagalmā braukdamis atpakaļgaitā, lai novietotu piekabi šajā šķūnī, apgāza kāpnes, uz kurām bija uzkāpis *D. Vnuk*, kā rezultāta viņš nokrita. *D. Vnuk* cēla prasību pret apdrošināšanas sabiedrību *Zavarovalnica Triglav*, ar kuru traktora īpašnieks bija noslēdzis līgumu par obligāto apdrošināšanu, par viņam nodarītā nemateriālā kaitējuma atlīdzību EUR 15 944,10 apmērā, kam pieskaitīti nokavējuma procenti.
- 20 Pirmās instances tiesa šo prasību noraidīja. Apelācijas instances tiesa *D. Vnuk* apelācijas sūdzību par šo spriedumu noraidīja, norādot, ka transportlīdzekļu obligātās apdrošināšanas polise sedz zaudējumus, kas ir nodarīti, traktoru izmantojot kā transportlīdzekli, nevis zaudējumus, kuri ir radušies, traktoru izmantojot kā darba instrumentu vai kā dzinējierīci.
- 21 Iesniedzējtiesa *D. Vnuk* atļāva iesniegt kasācijas sūdzību par šo pēdējo lēmumu, ciktāl tas attiecas uz traktora kā “transportlīdzekļa” izmantošanu atbilstoši ZOZP 15. pantam.
- 22 Iesniedzējtiesā *D. Vnuk* apgalvo, ka “transportlīdzekļa izmantošanas” jēdzienā neietilpst tikai kustība pa publiskajiem ceļiem un ka turklāt brīdī, kad norisinājās notikums, kas radīja zaudējumus pamatlietā, traktors līdz ar tā piekabi veidoja kustībā esošu transportlīdzekli, un ka runa bija par kustības beigu posmu. *Zavarovalnica Triglav* savukārt apgalvo, ka pamatlieta attiecas nevis uz traktora kā satiksmei paredzēta transportlīdzekļa funkciju izmantošanu, bet gan uz tā izmantošanu darbā pie lauku saimniecības šķūņa.
- 23 Iesniedzējtiesa norāda, ka jēdziens “transportlīdzekļu izmantošana” nav definēts ZOZP, bet šī nepilnība ir novērsta judikatūrā. Šajā ziņā tā norāda, ka obligātās apdrošināšanas mērķis atbilstoši ZOZP noteikumiem ir uzsvērta riska savstarpēja sadale un nepieciešamība parūpēties par ceļu satiksmes uz publiskajiem ceļiem negadījumos cietušajām personām un pasažieriem. Iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Slovēnijas judikatūru, lai novērtētu, vai konkrētus zaudējumus sedz obligātā apdrošināšana, nav nozīmes tam, vai tie ir radušies uz publiska ceļa. Tomēr apdrošināšanas segums saskaņā ar obligāto apdrošināšanu nepastāv, ja transportlīdzeklis tiek izmantots kā darbam paredzēts agregāts, piemēram, uz lauksaimniecības zemes, jo šādā gadījumā nav runa par ceļu satiksmi.

24 Iesniedzējtiesa norāda, ka dažādās direktīvās par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu – proti, Pirmajā līdz Ceturtajā direktīvā, kā arī Direktīvā 2005/14 (turpmāk tekstā visas kopā – “direktīvas par obligāto apdrošināšanu”) ir atsauce uz “ceļu satiksmi”, “transportlīdzekļu izmantošanu (lietošanu)” vai “ceļu satiksmes dalībniekiem”, bet nav precizēts, kas būtu jāsaprot ar transportlīdzekļa izmantošanu (kustību) un kāds kritērijs šajā ziņā ir noteicošais. Tādējādi ir iespējams uzskatīt, ka obligātā apdrošināšana aptver vienīgi zaudējumus, kurus izraisījis transportlīdzeklis saistībā ar ceļu satiksmi, vai ka tā apver jebkādu kaitējumu, kas jebkādā veidā saistīts ar transportlīdzekļa lietošanu vai darbību, neatkarīgi no tā, vai situācija var vai nevar tik definēta kā ceļu satiksmes situācija.

25 Šādos apstākļos *Vrhovno sodišče* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punkta izpratnē ir interpretējams tādējādi, ka tajā neietilpst šīs lietas faktiskie apstākļi, kuros atbildētāja apdrošinātais ar traktoru, kas bija aprīkots ar piekabi, vācot siena ruļļus siena šķūnī, notrieca kāpnes, uz kurām atradās prasītājs, jo notikums nenorisinājās ceļu satiksmes apstākļos?”

Par lūgumiem par mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu

26 Ar aktu, kas Tiesas kancelejā iesniegts 2014. gada 28. martā, Īrija lūdza Tiesu, piemērojot Reglamenta 83. pantu, atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu. Sava lūguma pamatojumam šī dalībvalsts norāda nepieciešamību gadījumā, ja Tiesa sekotu ģenerālvokāta sniegtajiem secinājumiem, ierobežot pasludināmā sprieduma iedarbību laikā un tādējādi nepieciešamību atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu, lai tai dotu iespēju sniegt argumentus lūguma ierobežot sprieduma iedarbību laikā atbalstam.

27 Ar aktiem, kas Tiesas kancelejā iesniegti attiecīgi 2014. gada 15. un 21. maijā, arī Apvienotās Karalistes un Vācijas valdības lūdz izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu atbilstoši šim pašam 83. pantam. Sava lūguma pamatojumam Apvienotās Karalistes valdība apgalvo, ka ģenerālvokāta sniegtajos secinājumos ir pieļautas vairākas kļūdas, par kurām tā vēlas sniegt savus apsvērumus. Savukārt Vācijas valdība apgalvo, ka šajos secinājumos ir skarts jautājums, kuru lietas dalībnieki nav apsprieduši, proti, par iespējamu nepilnību Pirmajā direktīvā, kura būtu jānovērš, un ka Tiesa nav pietiekami informēta, lai izspriestu lietu.

28 Atbilstoši Reglamenta 83. pantam Tiesa, uzklusījusi ģenerālvokātu, var izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, it īpaši, ja tā uzskata, ka tā nav pietiekami informēta, vai ja kāds lietas dalībnieks pēc šīs daļas pabeigšanas iesniedz ziņas par jaunu faktu, kam var būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu, vai arī ja lieta ir jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru lietas dalībnieki vai Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantā minētās ieinteresētās personas nav apsprieduši.

29 Šajā gadījumā Tiesa, uzklusījusi ģenerālvokātu, uzskata, ka tās rīcībā ir visi nepieciešamie elementi, lai atbildētu uz iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu, un ka lieta nav izskatāma, ņemot vērā jaunu faktu, kam var būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu un kas tajā nav ticis apspriests.

30 Turklāt attiecībā uz ģenerālvokāta secinājumu kritiku jāatgādina, pirmkārt, ka Tiesas statūtos un Reglamentā lietas dalībniekiem nav paredzēta iespēja iesniegt apsvērumus par ģenerālvokāta sniegtajiem secinājumiem (rīkojums *Emesa Sugar*, C-17/98, EU:C:2000:69, 2. punkts, un spriedums *Döhler Neuenkirchen*, C-262/10, EU:C:2012:559, 29. punkts).

31 Otrkārt, saskaņā ar LESD 252. panta otro daļu ģenerālvokāta pienākums ir, ievērojot pilnīgu objektivitāti un neatkarību, atklātā tiesas sēdē izteikt pamatotus secinājumus par lietām, kurās atbilstoši Tiesas statūtiem ir vajadzīga ģenerālvokāta iesaistīšanās. Šajā ziņā Tiesai nav saistoši nedz

ģenerālvokāta secinājumi, nedz šo secinājumu pamatojums. Tādējādi kāda lietas dalībnieka nepieņemšana ģenerālvokāta secinājumiem, lai kādi arī būtu viņa šajos secinājumos aplūkoti jautājumi, pati par sevi nevar būt iemesls, kas pamatotu mutvārdu procesa atkārtotu sākšanu (spriedums *Hogan Lovells International*, C-229/09, EU:C:2010:673, 26. punkts; *E.ON Energie/Komisija*, C-89/11 P, EU:C:2012:738, 62. punkts, un *Weber*, C-438/12, EU:C:2014:212, 30. punkts).

- 32 Tādējādi Vācijas, Īrijas un Apvienotās Karalistes valdību lūgumi par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu ir jānoraida.

Par prejudiciālo jautājumu

- 33 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” aptver tādus apstākļus kā pamatlietā, proti, traktora manevrēšanu saimniecības pagalmā, lai novietotu tā piekabi šķūnī.
- 34 Vācijas un Īrijas valdības apgalvo, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētais apdrošināšanas pienākums attiecas vienīgi uz ceļu satiksmes situācijām un tādējādi nav piemērojams tādiem apstākļiem kā pamatlietā.
- 35 Savukārt Komisija uzskata, ka šī tiesību norma ir piemērojama transportlīdzekļu izmantošanai neatkarīgi no tā, vai tie tiek izmantoti transportam vai kā darbam paredzēti agregāti, ikvienā vietā, gan sabiedriskā, gan privātā, kurā var īstenoties ar transportlīdzekļu izmantošanu saistītais risks, neatkarīgi no tā, vai šie transportlīdzekļi atrodas kustībā.
- 36 Saskaņā ar Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktu katra dalībvalsts, ievērojot 4. pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.
- 37 Transportlīdzekļa jēdziens ir precizēts minētās direktīvas 1. panta 1. punktā, saskaņā ar kuru “transportlīdzeklis” šīs direktīvas izpratnē ir “jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkurš treilers, neatkarīgi no tā, vai ir piekabināts”.
- 38 Jāatzīst, ka ar piekabi aprīkots traktors atbilst šai definīcijai. Šajā ziņā jānorāda, ka tā nav atkarīga no tā, kā attiecīgais transportlīdzeklis tiek vai var tikt izmantots. Tādējādi tas, ka traktors, iespējams, aprīkots ar piekabi, zināmos apstākļos var tikt izmantots kā lauksaimniecības mašīna, neietekmē secinājumu, ka šāds transportlīdzeklis atbilst Pirmās direktīvas 1. panta 1. punktā ietvertajai “transportlīdzekļa” definīcijai.
- 39 Tomēr no tā katrā ziņā neizriet, ka uz traktoru, kas aprīkots ar piekabi, attiecas minētās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētais civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākums. Pirmkārt, saskaņā ar šo tiesību normu nepieciešams, lai šis transportlīdzeklis parasti atrastos dalībvalsts teritorijā – kas ir nosacījums, par kura izpildi pamatlietā nav strīda. Otrkārt, piemērojot šīs direktīvas 4. panta b) punktu, dalībvalsts var atkāpties no tās 3. panta attiecībā uz dažu veidu transportlīdzekļiem vai konkrētiem transportlīdzekļiem ar speciālu zīmi, kuru sarakstu attiecīgā valsts sastāda un dara zināmu pārējām dalībvalstīm un Komisijai.
- 40 No tā izriet, ka uz traktoru, kas aprīkots ar piekabi, attiecas Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētais pienākums, ja tas parasti atrodas dalībvalsts teritorijā, kura šī veida transportlīdzekli nav izslēgusi no šīs tiesību normas piemērošanas jomas.

- 41 Kas attiecas uz jautājumu par to, vai traktora manevrēšana saimniecības pagalmā, lai novietotu šķūnī piekabi, ar kuru tas ir aprikots, uzskatāma par tādu, uz kuru attiecas šajā tiesību normā minētais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana”, uzreiz jānorāda, ka šī jēdziena tvērums nevar tikt atstāts katras dalībvalsts vērtējumam.
- 42 Ne Pirmās direktīvas 1. pants, ne tās 3. panta 1. punkts vai kāda cita šīs direktīvas vai citu direktīvu par obligāto apdrošināšanu tiesību norma attiecībā uz šo jēdzienu neietver atsauci uz dalībvalstu tiesībām. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru gan no Savienības tiesību vienveidīgas piemērošanas prasībām, gan no vienlīdzības principa izriet, ka tādas Savienības tiesību normas teksts, kurā nav nevienas tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, lai noteiktu tās jēgu un tvērumu, parasti visā Eiropas Savienībā ir jāinterpretē autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā ne vien šīs tiesību normas formulējumu, bet arī tās kontekstu un tiesiskā regulējuma, kurā tā ietilpst, mērķi (šajā ziņā skat. spriedumu *Omejc*, C-536/09, EU:C:2011:398, 19. un 21. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).
- 43 Attiecībā uz, pirmkārt, Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta formulējumu no šīs tiesību normas dažādu valodu versiju salīdzinošas izpētes izriet, ka tajā ir atšķirības attiecībā uz to situāciju veidu, uz kurām attiecas tajā paredzētais apdrošināšanas pienākums, un šīs atšķirības turklāt ir atrodamas pašā šīs direktīvas nosaukumā, tostarp tā angļu un franču valodu versijās.
- 44 Tādējādi franču valodā tāpat kā spāņu, grieķu, itāļu, nīderlandiešu, poļu un portugāļu valodā minētā 3. panta 1. punktā ir atsauce uz pienākumu apdrošināt civiltiesisko atbildību saistībā ar transportlīdzekļu “satiksmi”, tādējādi ļaujot noprast, ka šis pienākums attiecas vienīgi uz negadījumiem, kas notikuši saistībā ar ceļu satiksmi, kā to apgalvo Vācijas un Īrijas valdības.
- 45 Tomēr angļu, kā arī bulgāru, čehu, igauņu, latviešu, maltiešu, slovāku, slovēņu un somu valodu versijās šajā pašā tiesību normā ir ietverta atsauce uz transportlīdzekļu “lietošanu”, to tālāk neprecizējot, savukārt dāņu, vācu, lietuviešu, ungāru, rumāņu un zviedru valodu versijās ir ietverta vēl vispārīgāka atsauce uz pienākumu apdrošināt civiltiesisko atbildību attiecībā uz transportlīdzekļiem un tādējādi, šķiet, tiek prasīts apdrošināt civiltiesisko atbildību saistībā ar transportlīdzekļa izmantošanu vai darbību neatkarīgi no tā, vai šī izmantošana vai darbība notiek ceļu satiksmes situācijā.
- 46 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru vienas vai vairāku valodu versiju tekstu burtiska interpretācija, izslēdzot citu valodu versijas, nedrīkst prevalēt, jo Savienības tiesību normu vienveidīga piemērošana prasa, lai tās tiktu interpretētas, ņemot vērā visu Eiropas Savienības valodu versijas (šajā ziņā skat. spriedumu *Jany* u.c., C-268/99, EU:C:2001:616, 47. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī Komisija/Spānija, C-189/11, EU:C:2013:587, 56. punkts un tajā minētā judikatūra). Gadījumā, ja Savienības tiesību akta teksts dažādu valodu versijās atšķiras, attiecīgā tiesību norma ir jāinterpretē atkarībā no tā tiesiskā regulējuma vispārējās struktūras un mērķa, kurā šī tiesību norma ietilpst (šajā ziņā skat. spriedumu *ZVK*, C-300/05, EU:C:2006:735, 16. punkts un tajā minētā judikatūra; *Haasová*, C-22/12, EU:C:2013:692, 48. punkts, kā arī *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, 39. punkts).
- 47 Tādējādi, otrkārt, jāņem vērā Savienības tiesiskā regulējuma par obligāto apdrošināšanu, kura sastāvdaļa ir Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts, vispārējā struktūra.
- 48 Šajā ziņā jānorāda, ka nevienā no direktīvām par obligāto apdrošināšanu nav ietvertas jēdziena “negadījums” vai jēdziena “atlīdzības prasījums” definīcijas, tāpat arī nav norādīts, kas ir jāsaprot ar transportlīdzekļu “satiksmi” vai “lietošanu” šo direktīvu izpratnē.
- 49 Tomēr šie jēdzieni jāsaprot, ņemot vērā šo direktīvu divkāršo mērķi aizsargāt mehānisko transportlīdzekļu izraisītos ceļu satiksmes negadījumos cietušās personas un liberalizēt personu un preču pārvietošanos no iekšējā tirgus īstenošanas skatupunkta.

- 50 Pirmā direktīva ir daļa no direktīvu virknes, kas pakāpeniski precizēja dalībvalstu pienākumus attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļu izmantošanu. Tiesa ir gan atkārtoti nospriedusi, ka no Pirmās un Otrās direktīvas preambulas apsvērumiem izriet, ka ar tām tiecas nodrošināt transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, kā arī tajos esošu personu brīvu pārvietošanos, gan arī atkārtoti nospriedusi, ka to mērķis ir garantēt līdzvērtīgu attieksmi pret personām, kuras cietušas transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumos, neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums noticis (šajā ziņā skat. spriedumu *Ruiz Bernáldez*, C-129/94, EU:C:1996:143, 13. punkts, kā arī *Csonka* u.c., C-409/11, EU:C:2013:512, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 51 Lai gan, protams, tostarp no Pirmās direktīvas preambulas piektā līdz septītajā apsvēruma izriet, ka tās mērķis bija liberalizēt noteikumus par personu un transportlīdzekļu pārvietošanos starp dalībvalstīm, lai radītu iekšējo tirgu, atceļot uz dalībvalstu robežām īstenoto zaļo karšu kontroli, tās mērķis jau bija arī cietušo personu aizsardzība (šajā ziņā skat. spriedumu *Ruiz Bernáldez*, EU:C:1996:143, 18. punkts).
- 52 Turklāt Savienības tiesiskā regulējuma par obligāto apdrošināšanu attīstība parāda, ka Savienības likumdevējs ir pastāvīgi izvirzījis un stiprinājis šo mērķi aizsargāt transportlīdzekļu izraisītos negadījumos cietušās personas.
- 53 Tas izriet it īpaši no Otrās direktīvas 1.–3. panta. Tās 1. pantā noteikts, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana obligāti jāattiecinā uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem. Tajā noteikts arī, ka katra dalībvalsts izveido iestādi, kas sniegtu kompensāciju par kaitējumu negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota apdrošināšana, un noteikti šīs garantijas minimālie apmēri. Šīs direktīvas 2. pantā ierobežota noteiktu likumos vai līgumos paredzētu atkāpes klauzulu piemērojamība attiecībā uz tādu trešo personu prasījumiem, kuras ir cietušas negadījumā, ko izraisījis tas, ka noteiktas personas izmanto vai vada apdrošinātu transportlīdzekli. Šīs direktīvas 3. pantā apdrošināšana par miesas bojājumiem attiecināta uz apdrošinātās personas, autovadītāja vai jebkuras citas par negadījumu atbildīgās personas ģimenes locekļiem.
- 54 Turpinot, ar Trešās direktīvas 1. pantu apdrošināšana tika attiecināta uz visu pasažieru, izņemot vadītāju, miesas bojājumiem un ar Ceturtās direktīvas 3. pantu negadījumos cietušajām personām tika paredzētas tiešas prasījuma tiesības pret apdrošināšanas sabiedrību, kas sedz atbildīgās personas civiltiesisko atbildību.
- 55 Visbeidzot, ar Direktīvas 2005/14 2. un 4. pantu, ar kuriem tiek grozīta attiecīgi Otrā un Trešā direktīva, tika pielāgotas minimālās garantējamās summas un paredzēta to regulāra pārskatīšana, un paplašināta ar Otro direktīvu izveidotās iestādes iesaistīšanās joma, kā arī Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta paredzētās apdrošināšanas piemērojamība attiecināta uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus. Ar to arī tika noteikts jauns ierobežojums iespējai piemērot noteiktas apdrošināšanas seguma izslēgšanas klauzulas un aizliegts atsaukties uz nekompensējamu daļu pret negadījumā cietušo personu, ciktāl tas attiecas uz Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā minēto apdrošināšanu.
- 56 Ņemot vērā visus šos apstākļus un it īpaši Pirmās līdz Trešās direktīvas mērķi aizsargāt, nevar uzskatīt, ka Savienības likumdevējs būtu vēlējies izslēgt aizsardzību, kas ar šīm direktīvām paredzēta personām, kuras cietušas negadījumā, ko izraisījis transportlīdzeklis tā izmantošanas laikā, ja tā atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai.
- 57 Šajā ziņā jāuzsver arī, ka saskaņā ar Direktīvas 73/239, kas grozīta ar Direktīvu 84/641, pielikuma A daļu “atbildība attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem” attiecas uz [jebkādu] “atbildīb[u], izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus, kas pārvietojas pa sauszemi (tostarp pārvadātāju atbildīb[u])”.

- 58 Šajā gadījumā jānorāda, pirmkārt, ka – kā izriet no Komisijas publicētās informācijas – Slovēnijas Republika nav saskaņā ar Pirmās direktīvas 4. panta b) punktu izslēgusi no Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta piemērošanas jomas neviena veida transportlīdzekli. Otrkārt, saskaņā ar iesniedzējtiesas sniegto informāciju pamatlietas pamatā esošo negadījumu izraisīja transportlīdzeklis, kurš brauca atpakaļgaitā, lai iebrauktu noteiktā vietā, un tādējādi šķiet, ka to izraisījusi tāda transportlīdzekļa izmantošana, kas atbilst tā parastajai funkcijai, par ko tomēr jāpārlicinās iesniedzējtiesai.
- 59 Šādos apstākļos, ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto prejudiciālo jautājumu jāatbild, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tajā minētais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai. Tādējādi šis jēdziens var attiekties uz traktora manevru saimniecības pagalmā, lai šķūnī novietotu piekabi, ar kuru šis traktors ir aprīkots, kā pamatlietā, un par to jāpārlicinās iesniedzējtiesai.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 60 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvas 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību 3. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tajā minētais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai. Tādējādi šis jēdziens var attiekties uz traktora manevru saimniecības pagalmā, lai šķūnī novietotu piekabi, ar kuru šis traktors ir aprīkots, kā pamatlietā, un par to jāpārlicinās iesniedzējtiesai.

[Paraksti]