



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2017. gada 20. decembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu – Direktīva 2009/103/EK – 3. panta pirmā daļa – Jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” – Valsts tiesiskais regulējums, ar ko ir izslēgta mehānisko transportlīdzekļu vadīšana pa ceļiem un apvidos, kuri nav “piemēroti satiksmei”, izņemot tos, kas, kaut arī nav piemēroti šim nolūkam, tomēr “parasti tiek izmantoti”

Lieta C-334/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Audiencia Provincial de Albacete* (Alvasetes provinces tiesa, Spānija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2016. gada 23. maijā un kas Tiesā reģistrēts 2016. gada 15. jūnijā, tiesvedībā

José Luis Núñez Torreiro

pret

AIG Europe Limited, Sucursal en España, agrāk – *Chartis Europe Limited, Sucursal en España*,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa).

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*], tiesneši A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] (referents) un J. Regans [*E. Regan*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretāre L. Karasko Marko [*L. Carrasco Marco*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2017. gada 5. aprīļa tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *AIG Europe Limited Sucursal en España* un *Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)* vārdā – *J. Marín López, abogado*,
- Spānijas valdības vārdā – *V. Ester Casas*, pārstāve,
- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Mentgen*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – spāņu.

- Īrijas vārdā – *A. Joyce*, kā arī *L. Williams* un *G. Hodge*, pārstāves, kurām palīdz *G. Gilmore*, *barrister*,
- Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes vārdā – *J. Kraehling*, pārstāve, kam palīdz *A. Bates*, *barrister*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *J. Rius* un *K.-P. Wojcik*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2017. gada 14. jūnija tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvas 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV 2009, L 263, 11. lpp.) 3. un 5. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *José Luis Núñez Torreiro* un *AIG Europe Limited*, *Sucursal en España*, agrāk – *Chartis Europe Limited*, *Sucursal en España* (turpmāk tekstā – “*AIG*”), un *Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)* (Spānijas Apdrošināšanas un pārapsdrošināšanas uzņēmumu apvienība) par atlīdzības izmaksu atbilstoši civiltiesiskās atbildības obligātajai apdrošināšanai saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (turpmāk tekstā – “obligātā apdrošināšana”) pēc negadījuma, kas notika militāro manevru apvidū.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 2009/103 preambulas 1., 2. un 20. apsvērumā ir noteikts:
 - “(1) Padomes Direktīva 72/166/EEK (1972. gada 24. aprīlis) 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 1972, L 103, 1. lpp.)], Padomes Otrā direktīva 84/5/EEK (1983. gada 30. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu [(OV 1984, L 8, 17. lpp.)], Padomes Trešā direktīva 90/232/EEK (1990. gada 14. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu [(OV 1990, L 129, 33. lpp.)], Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/26/EK (2000. gada 16. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (Ceturtais direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu) [(OV 2000, L 181, 65. lpp.)] ir vairākkārt būtiski grozītas [...]. Skaidrības un praktisku iemeslu labad būtu lietderīgi veikt minēto četru direktīvu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva[s] 2005/14/EK (2005. gada 11. maijs), ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166[...], 84/5[...], 88/357/EEK un 90/232/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/26[...] attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu [(OV 2005, L 149, 14. lpp.)], kodifikāciju.
 - (2) Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu [...] ir jo īpaši svarīga Eiropas pilsoņiem, vai tie būtu apdrošinājuma ņēmēji vai cietušie satiksmes negadījumā. Tā arī ir nozīmīgs jautājums apdrošināšanas sabiedrībām, jo tā ir svarīgs elements

nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā [Savienībā]. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana ietekmē personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti. Tādēļ galvenajam [Savienības] darbības mērķim finanšu pakalpojumu jomā būtu jābūt mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas iekšējā tirgus stiprināšanai un konsolidēšanai.

[..]

(20) Ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām būtu jāgarantē līdzvērtīga attieksme neatkarīgi no tā, kurā vietā [Savienībā] negadījumi notikuši.”

4 Saskaņā ar šīs direktīvas 1. pantu:

“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 jebkura piekabe, neatkarīgi no tā, vai tā ir piekabināta;

[..].”

5 Minētās direktīvas 3. pantā ir paredzēts:

“Katra dalībvalsts, ievērojot 5. 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 pirmajā daļā minētajiem pasākumiem.

[..]

Pirmajā daļā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem.”

6 Šīs pašas direktīvas 5. pantā ir noteikts:

“1. Dalībvalsts drīkst atkāpties no 3. panta attiecībā uz dažām fiziskām vai juridiskām personām, publiskām vai privātām personām; attiecīgā valsts sastāda šādu personu sarakstu un dara to zināmu pārējām dalībvalstīm un Komisijai.

[..]

2. Katra dalībvalst[s] var atkāpties no 3. panta noteikumiem attiecībā uz dažu veidu transportlīdzekļiem vai konkrētiem transportlīdzekļiem ar speciālu zīmi; attiecīgā valsts sastāda šādu transportlīdzekļu veidu sarakstu un dara to zināmu pārējām dalībvalstīm un Komisijai.

[..].”

7 Direktīvas 2009/103 29. pants ir formulēts šādi:

“Direktīvas 72/166[..], 84/5[..], 90/232[..], 2000/26[..] un 2005/14[..] [..] ar šo atceļ [..].

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu II pielikumā.”

Spānijas tiesības

- 8 *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* (Likums par civiltiesisko atbildību un par apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu), kas kodificēts ar 2004. gada 29. oktobra *Real Decreto Legislativo 8/2004* (Karaļa Dekrētlukums 8/2004) (2004. gada 5. novembra *BOE* Nr. 267, 3662. lpp.; turpmāk tekstā – “Likums par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu”), 1. pantā ir paredzēts:

“1. Mehāniskā transportlīdzekļa vadītājs, ņemot vērā ar šāda transportlīdzekļa izmantošanu saistīto risku, ir atbildīgs par kaitējumu, kas saistībā ar tā izmantošanu ceļu satiksmē ir nodarīts personām vai īpašumam.

[..]

6. “Mehānisko transportlīdzekļu” un “izmantošanas ceļu satiksmē” jēdzieni šī likuma izpratnē tiek definēti normatīvā aktā. Katrā ziņā par izmantošanu ceļu satiksmē neuzskata mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu tišu noziedzīgu nodarījumu izdarīšanai pret personām vai īpašumu.”

- 9 Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 7. panta 1. punktā ir noteikts:

“Apdrošinātājam obligātās apdrošināšanas ietvaros un no tās līdzekļiem jāsamaksā cietušajai personai apdrošināšanas atlīdzība par tai nodarīto personisko vai mantisko kaitējumu, kā arī jāatlīdzina citi izdevumi un zaudējumi, par kuriem tai pienākas atlīdzība saskaņā ar piemērojamā tiesiskā regulējuma noteikumiem. No šī pienākuma tas ir atbrīvots tikai tad, ja tas pierāda, ka attiecīgais notikums neizraisa civiltiesiskās atbildības iestāšanos saskaņā ar šī likuma 1. pantu.

[..]”

- 10 2008. gada 12. septembra *Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor* (Karaļa dekrēts 1507/2008, ar ko apstiprina Noteikumus par obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu; 2008. gada 13. septembra *BOE* Nr. 222, 37487. lpp.; turpmāk tekstā – “Noteikumi par obligāto apdrošināšanu”), 2. pants ir formulēts šādi:

“1. Civiltiesiskās atbildības saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu satiksmē un obligātās apdrošināšanas seguma, ko reglamentē šie noteikumi, kontekstā “izmantošana ceļu satiksmē” ir notikumi, kas izriet no iepriekšējā pantā minēto mehānisko transportlīdzekļu vadīšanas radītā riska gan garāžās un stāvvietās, gan uz valsts un privātiem ceļiem un pilsētas vai starppilsētu apvidos, kas ir piemēroti satiksmei, kā arī uz ceļiem un apvidos, kas nav piemēroti transportlīdzekļu satiksmei, bet kas parasti tiek izmantoti.

[..]”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 11 2012. gada 28. jūnijā Spānijas armijas virsnieks *J. L. Núñez Torreiro* piedalījās nakts militārajās mācībās militāro manevru apvidū Činčiljā [*Chinchilla*] (Spānija), kad sauszemes armijas militārais visurgājējs “Aníbal” (turpmāk tekstā – “attiecīgais transportlīdzeklis”), par ko ar *AIG* ir noslēgts obligātās apdrošināšanas līgums un kurā viņš atradās kā pasažieris, apgāzās, radot viņam dažādus ievainojumus. Šis transportlīdzeklis pārvietojās apvidū, kas ir paredzēts nevis transportlīdzekļiem ar riteniem, bet gan transportlīdzekļiem ar kāpurķēdēm.

- 12 Pamatojoties uz Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 7. pantu, *J. L. Núñez Torreiro* lūdza *AIG* izmaksāt atlīdzību 15 300,56 EUR apmērā par kaitējumu, kas viņam nodarīts šī negadījuma dēļ.
- 13 Pamatojoties uz Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 1. panta 6. punktu, kas aplūkots kopā ar Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. pantu, *AIG* atteicās viņam izmaksāt šo summu, ciktāl negadījums neesot noticis saistībā ar “izmantošanu ceļu satiksmē”, jo tas ir noticis laikā, kad attiecīgais transportlīdzeklis tika izmantots militāro manevru apvidū, kurā iekļūšana visu veidu nemilitārajiem transportlīdzekļiem ir ierobežota. Šī apdrošināšanas sabiedrība uzskatīja, ka šis apvidus nav “piemērots šādai izmantošanai” un turklāt “parasti netiek izmantots” šo noteikumu 2. panta izpratnē.
- 14 *J. L. Núñez Torreiro* pret *AIG* cēla prasību *Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete* (Alvasetes pirmās instances tiesa Nr. 1, Spānija). Ar 2015. gada 3. novembra spriedumu tā ieinteresētās personas prasību noraidīja tāpēc, ka viņam radītie ievainojumi neesot radušies saistībā ar “izmantošanu ceļu satiksmē”, jo transportlīdzeklis, kurā viņš atradās, pārvietojās apvidū, kas nav ne piemērots izmantošanai satiksmē, ne arī tai parasti tiek izmantots.
- 15 *J. L. Núñez Torreiro* par minēto spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Audiencia Provincial de Albacete* (Alvasetes provinces tiesa, Spānija), norādot, ka Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 1. panta 6. punkts, kas aplūkots kopā ar Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. pantu, ir interpretējams šauri saskaņā ar to, kas izrietot no 2014. gada 4. septembra sprieduma *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), kurā Tiesa atzina, ka apdrošinātāja atbildība nevar tikt izslēgta, ja transportlīdzekļa izmantošana atbilst tā parastajai funkcijai.
- 16 Iesniedzējtiesai ir šaubas par Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 1. panta 6. punkta un 7. panta 1. punkta, kas aplūkoti kopā ar Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. pantu, saderību ar Direktīvas 2009/103 3. pantu, jo šo valsts tiesību normu sekas ir tādas, ka zināmā skaitā situāciju, piemēram, situācijā, kura ir aplūkota tās izskatīšanai nodotajā strīdā, atbildībai, kas ir saistīta ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, nav jābūt obligāti apdrošinātai. Iesniedzējtiesa uzskata, ka vienīgie izņēmumi no šī pienākuma ir tie, kas ir minēti šīs direktīvas 5. pantā. Turklāt šī tiesa norāda, ka 2014. gada 4. septembra spriedumā *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146) Tiesa atzina, ka jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” Direktīvas 2009/103 3. panta izpratnē nevar tikt atstāts katras dalībvalsts vērtējumam.
- 17 Kā uzskata iesniedzējtiesa, no tā izriet, ka dalībvalstis var paredzēt atkāpes no pienākuma apdrošināt civiltiesisko atbildību saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu vai no jēdziena “transportlīdzekļu lietošana” tikai atbilstoši Direktīvas 2009/103 5. pantam vai tad, kad attiecīgā transportlīdzekļa lietošana neatbilst tā parastajai funkcijai. Tādējādi izņēmumi no jēdziena “izmantošana ceļu satiksmē”, kas izriet no šādas izmantošanas ierobežošanas saskaņā ar Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. panta 1. punktu, attiecinot to tikai uz tādu izmantošanu, kura ir notikusi apvidū, kas ir “piemērots izmantošanai satiksmē” vai kas “parasti tiek izmantots, kaut arī tai nav piemērots”, neesot saderīgi ar Savienības tiesībām. Tas pats attiecoties uz šo noteikumu 2. panta 2. un 3. punktu, kuros ir paredzēts izņēmums no pienākuma apdrošināt civiltiesisko atbildību saistībā ar transportlīdzekļu izmantošanu, runājot par to izmantošanu sporta trasēs, ostās un lidostās, kā arī to izmantošanu par ražošanas vai lauksaimniecības darbības instrumentiem vai lai izdarītu tišus noziedzīgus nodarījumus.

18 Šajos apstākļos *Audiencia Provincial de Albacete* (Alvasetes provinces tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” vai “izmantošana ceļu satiksmē” kā civiltiesiskās atbildības apdrošināts risks saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu un izmantošanu ceļu satiksmē, kas minēts Savienības tiesību aktos (tostarp Direktīvas 2009/103 3. pantā), dalībvalsts tiesību aktos var tikt definēts atšķirīgi no tā, kā tas ir darīts Savienības tiesību aktos?”
- 2) Vai apstiprinošas atbildes gadījumā no šā jēdziena var izslēgt (papildus konkrētām personām, transportlīdzekļu zīmēm vai veidiem, kā noteikts Direktīvas 2009/103 5. panta 1. un 2. punktā) arī izmantošanas gadījumus atkarībā no vietas, kurā tā notikusi, – uz ceļu satiksmei “nepiemērotiem” ceļiem vai tai “nepiemērotos” apvidos?”
- 3) Vai no jēdziena “izmantošana ceļu satiksmē” var izslēgt arī kādu konkrētu transportlīdzekļa izmantošanu saistībā ar vai nu tā paredzēto mērķi (piemēram, sportam, ražošanas vai lauksaimniecības darbiem), vai autovadītāja nodomu (piemēram, tīša noziedzīga nodarījuma izdarīšana ar transportlīdzekli)?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo un otro jautājumu

- 19 Ar pirmo un otro jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas uzzināt, vai Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tādejādi, ka tā nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā aplūkotais, kurā ir atļauts no obligātās apdrošināšanas seguma izslēgt zaudējumus, kas ir radušies, vadot mehāniskos transportlīdzekļus pa ceļiem un apvidos, kuri nav “piemēroti izmantošanai satiksmē”, izņemot tos, kas, lai gan nav piemēroti šim nolūkam, tomēr “parasti tiek izmantoti”.
- 20 Šajā gadījumā šie jautājumi ir balstīti uz premisu, saskaņā ar kuru no obligātās apdrošināšanas seguma saskaņā ar Spānijas tiesisko regulējumu var tikt izslēgti zaudējumi, kas ir radušies saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa izmantošanu tādā militāro manevru apvidū kā pamatlietā aplūkotais, jo tas ir transportlīdzekļu izmantošanai satiksmē nepiemērots apvidus, kas turklāt “parasti netiek izmantots” Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. panta 1. punkta izpratnē.
- 21 Šajā ziņā Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā ir paredzēts, ka katra dalībvalsts, ievērojot šīs direktīvas 5. pantu, veic visus atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.
- 22 Vispirms ir jānorāda, ka tāds “Aníbal” tipa militārais riteņu transportlīdzeklis, kāds ir aplūkots pamatlietā, ņemot vērā, ka tas ir “mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports”, ietilpst Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punktā paredzētajā jēdzienā “transportlīdzeklis”. Turklāt ir skaidrs, ka šis transportlīdzeklis parasti atrodas dalībvalsts teritorijā un ka uz to neattiecas atkāpe, kas ir pieņemta saskaņā ar šīs direktīvas 5. pantu.
- 23 Lai uz uzdotajiem jautājumiem sniegtu lietderīgu atbildi, ir jānoskaidro, vai tādi apstākļi kā pamatlietā aplūkotie ietilpst jēdzienā “transportlīdzekļu lietošana” minētās direktīvas 3. panta pirmās daļas izpratnē.

- 24 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Tiesa atzina, ka šis pats jēdziens Direktīvas 72/166 (turpmāk tekstā – “Pirmā direktīva”) 3. panta 1. punkta izpratnē, kura saturs būtībā atbilst Direktīvas 2009/103 3. panta pirmās un otrās daļas saturam, nevar tikt atstāts katras dalībvalsts vērtējumam, bet ir autonomas Savienības tiesību jēdziens, kas saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru ir interpretējams, it īpaši ņemot vērā šīs tiesību normas kontekstu un mērķus, kādi ir izvirzīti tiesiskajā regulējumā, kurā tā ietilpst (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 41. un 42. punkts, kā arī 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 31. punkts).
- 25 Šajā ziņā, kā tas ir norādīts Direktīvas 2009/103 preambulas 1. apsvērumā, ar to ir kodificēta Pirmā direktīva, Otrā direktīva 84/5, Trešā direktīva 90/232, Direktīva 2000/26 un Direktīva 2005/14. Ar šīm direktīvām pakāpeniski ir precizēti dalībvalstu pienākumi obligātās apdrošināšanas jomā. To mērķis bija, pirmkārt, nodrošināt transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, kā arī tajos esošu personu brīvu pārvietošanos un, otrkārt, garantēt līdzvērtīgu attieksmi pret personām, kuras ir cietušas šādu transportlīdzekļu izraisītos ceļu satiksmes negadījumos, neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums ir noticis (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 23. oktobris, *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, 26. punkts; 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 50. punkts, un 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 32. punkts).
- 26 No Direktīvas 2009/103 preambulas 2. un 20. apsvēruma būtībā izriet, ka tai ir tādi paši mērķi.
- 27 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 (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 52.–55. punkts, kā arī 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 33. punkts).
- 28 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tādējādi, ka tajā ietvertais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” ir attiecināms ne tikai uz ceļu satiksmi, proti, lietošanu pa koplietošanas ceļiem, bet šajā jēdzienā ietilpst transportlīdzekļa jebkāda veida izmantošana atbilstoši tā parastajai funkcijai (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 59. punkts, un 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 34. punkts).
- 29 Šajā ziņā Tiesa precizēja, ka, ciktāl Pirmās direktīvas 1. panta 1. punktā, kura formulējums atbilst Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta formulējumam, paredzētos mehāniskos transportlīdzekļus neatkarīgi no to raksturiezīmēm parasti ir paredzēts izmantot transportam, šajā jēdzienā ietilpst transportlīdzekļa visu veidu lietošana transportam (spriedums, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 37. un 38. punkts).
- 30 Turklāt Tiesa atzina, ka minētā jēdziena tvērums nav atkarīgs no tā, kāds ir apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek lietots (spriedums, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 35. punkts).
- 31 Nevienā no Direktīvas 2009/103 normām apdrošināšanas pienākuma un no tā izrietošās aizsardzības, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu izraisītajos negadījumos cietušajām personām, tvērums nav ierobežots ar gadījumiem, kad šie transportlīdzekļi tiek izmantoti noteiktā apvidū vai uz noteiktiem ceļiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 36. punkts).
- 32 Šajā gadījumā ir skaidrs, ka brīdī, kad attiecīgais transportlīdzeklis apgāzās, tādējādi ievainojot *J. L. Núñez Torreiro*, tas tika izmantots transportam.

- 33 Tādējādi šāda izmantošana ietilpst jēdzienā “transportlīdzekļu lietošana” Direktīvas 2009/103 3. panta pirmās daļas izpratnē.
- 34 Tas, kā tas izriet no iesniedzējtiesas lēmuma, ka attiecīgais transportlīdzeklis, kad tas apgāzās, pārvietojās pa militāro manevru apvidu, kuram piekļuve ir liegta ikvienam nemilitāram transportlīdzeklim, un pa tādu šī apvidus zonu, kas nav piemērota riteņu transportlīdzekļu satiksmei, nevar ietekmēt šo secinājumu un tādējādi nevar ierobežot apdrošināšanas pienākumu, kurš izriet no šīs tiesību normas.
- 35 Tāds tiesiskais regulējums kā pamatlietā aplūkotais obligātās apdrošināšanas seguma jomu padara atkarīgu no tā apvidus raksturiezīmēm, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek lietots. Attiecinot to tikai uz gadījumiem, kad šādi transportlīdzekļi tiek lietoti konkrētos apvidos vai uz konkrētiem ceļiem, tas ļauj ierobežot vispārējā apdrošināšanas pienākuma, kas dalībvalstīm ir jāievieš valsts tiesībās saskaņā ar Direktīvas 2009/103 3. panta pirmo daļu, apjomu un tādējādi aizsardzību, kuru šis pienākums paredz piešķirt mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušajām personām.
- 36 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tādējādi, ka tā nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā aplūkotais, ar ko no obligātās apdrošināšanas seguma ir atļauts izslēgt zaudējumus, kuri ir radušies saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu vadīšanu pa ceļiem un apvidos, kas nav “piemēroti satiksmei”, izņemot tos, kas, lai gan nav piemēroti šim nolūkam, tomēr “parasti tiek izmantoti”.

Par trešo jautājumu

- 37 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tādējādi, ka tā nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā Likuma par civiltiesisko atbildību un transportlīdzekļu apdrošināšanu 1. panta 6. punkts un 7. panta 1. punkts, kas aplūkoti kopā ar Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 2. panta 2. un 3. punktu, ar ko no obligātās apdrošināšanas seguma ir izslēgti zaudējumi, kuri izriet no transportlīdzekļu lietošanas sporta, ražošanas un lauksaimniecības darbību ietvaros, ostās un lidostās, kā arī tišu noziedzīgu nodarījumu izdarīšanai.
- 38 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru uz jautājumiem par Savienības tiesību interpretāciju, kurus valsts tiesa ir uzdevusi pašas noteiktajos tiesiskā regulējuma un faktisko apstākļu ietvaros, kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda, attiecas atbilstības pieņēmums. Valsts tiesas iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesa var noraidīt tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu, vai arī gadījumos, kad izvirzītā problēma ir hipotētiska vai kad Tiesai nav zināmi faktiskie un juridiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2017. gada 20. jūlijs, *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, 56. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 39 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka *J. L. Núñez Torreiro* nodarītie zaudējumi izriet no negadījuma, kurā ir iesaistīts “Aníbal” tipa militārs riteņu transportlīdzeklis, kas pārvietojās militāro manevru apvidus zonā, kura ir paredzēta transportlīdzekļiem ar kāpurķēdēm. Tādējādi pamatlīeta neattiecas uz šī transportlīdzekļa lietošanu sporta, ražošanas vai lauksaimniecības darbību ietvaros, ostās vai lidostās, vai tišu noziedzīgu nodarījumu izdarīšanai.
- 40 Šādos apstākļos ir acīmredzams, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmās daļas interpretācijai, kas ir lūgta trešajā jautājumā, nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu un tādējādi šis jautājums nav pieņemams.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 41 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 (sestā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvas 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tādējādi, ka tā nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā aplūkotais, ar ko no obligātās apdrošināšanas seguma ir atļauts izslēgt zaudējumus, kuri ir radušies saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu vadīšanu pa ceļiem un apvidos, kas nav “piemēroti satiksmei”, izņemot tos, kas, lai gan nav piemēroti šim nolūkam, tomēr “parasti tiek izmantoti”.

[Paraksti]