



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2021. gada 29. aprīlī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu – Direktīva 2009/103/EK – 3. panta pirmā daļa – Pienākums noslēgt apdrošināšanas līgumu – Piemērojamība – Teritoriālā pašvaldība, kas ir ieguvusi transportlīdzekli tiesas ceļā – Reģistrēts transportlīdzeklis, kas atrodas privātā teritorijā un paredzēts likvidēšanai

Lietā C-383/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim* (Ostrovas Velkopolskas rajona tiesa, Polija) iesniedza ar 2019. gada 12. februāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 15. maijā, tiesvedībā

Powiat Ostrowski

pret

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Juhāss [*E. Juhász*], K. Likurģs [*C. Lycourgos*] un I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*] (referents),

ģenerālvokāts: M. Bobeks [*M. Bobek*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* vārdā – *M. Piwińska, radca prawny*,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl* un *D. Klebs*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *H. Tserepa-Lacombe* un *B. Sasinowska*, kā arī *S. L. Kalēda*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2020. gada 8. decembra tiesas sēdē,

* Tiesvedības valoda – poļu.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV 2009, L 263, 11. lpp.) 3. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Powiat Ostrowski* (Ostrovas apriņķis, Polija) (turpmāk tekstā – “apriņķis”) un *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (Apdrošināšanas garantiju fonds, Polija) (turpmāk tekstā – “garantiju fonds”) par eventuālo pienākumu apriņķim noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu attiecībā uz transportlīdzekli, ko apriņķis ieguvis tiesas ceļā un kas ir paredzēts likvidēšanai.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 2009/103 1. un 2. 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 (Ceturtnā 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 Direktīvas 2005/14/EK (2005. gada 11. maijs), ar ko groza Padomes Direktīvas [72/166], [84/5], [88/357/EEK un [90/232] un [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 (mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana) ir jo īpaši svarīga Eiropas pilsoņiem, vai tie būtu apdrošinājumaņēmēji vai cietušie satiksmes negadījumā. Tā arī ir nozīmīgs jautājums apdrošināšanas sabiedrībām, jo tā ir svarīgs elements nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā Kopienā. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana ietekmē personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti. [...]”
- 4 Direktīvas 2009/103 1. pantā ir iekļautas šādas definīcijas:

“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;

[..]

4) “teritorija, kur transportlīdzeklis parasti atrodas” ir:

a) tās valsts teritorija, kuras numura zīme ir transportlīdzeklim, neatkarīgi no tā, vai šī zīme ir pastāvīga vai pagaidu;

[..].”

5 Šīs direktīvas 3. panta “Transportlīdzekļu obligātā apdrošināšana” pirmajā daļā ir noteikts:

“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.”

6 Saskaņā ar minētās direktīvas 4. pantu “Pārbaudes attiecībā uz apdrošināšanu”:

“Dalībvalstis atturas veikt pārbaudes attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču ie brauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas. Tomēr tās var veikt nesistemātiskas pārbaudes attiecībā uz apdrošināšanu ar nosacījumu, ka tās nav diskriminējošas un ka tās veic kā daļu no kontroles, kuras vienīgais mērķis nav pārbaudīt apdrošināšanu.”

7 Direktīvas 2009/103 5. pantā “Atkāpes no transportlīdzekļu obligātās apdrošināšanas” ir paredzēts:

“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 [Eiropas] Komisijai.

Šī dalībvalsts veic attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek izmaksāta kompensācija par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus tās teritorijā un citu dalībvalstu teritorijā izraisījuši šo personu transportlīdzekļi.

[..]

2. Katra dalībvalsts 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.

Šādā gadījumā katra dalībvalsts nodrošina, ka attiecībā uz pirmajā daļā minētajiem transportlīdzekļiem piemēro tādu pašu režīmu kā transportlīdzekļiem, kuriem 3. pantā noteiktās apdrošināšanas saistības nav izpildītas.

[..]”

8 Šīs direktīvas 10. panta “Iestāde, kas sniedz kompensācijas” 1. punkta pirmajā daļā ir precizēts:

“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 3. pantā paredzētā apdrošināšana.”

Polijas tiesības

- 9 2003. gada 22. maija *ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (Likums par obligāto apdrošināšanu, Apdrošināšanas garantiju fondu un Polijas Autosatiksmes risku apdrošinātāju biroju), redakcijā, kas piemērojama pamatlīdētā (2018. gada *Dz. U.*, 473. pozīcija) (turpmāk tekstā – “Likums par obligāto apdrošināšanu”), 10. panta 2. punktā ir noteikts:

“Vispārējās jurisdikcijas tiesā var celt prasību konstatēt, ka ir izpildīts apdrošināšanas pienākums vai ka šāda pienākuma nav.”

- 10 Likuma par obligāto apdrošināšanu 23. panta 1. punktā ir noteikts, ka mehāniskā transportlīdzekļa turētājam ir pienākums noslēgt obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu transportlīdzekļu turētājiem attiecībā uz kaitējumu, ko rada tā īpašumā esošā mehāniskā transportlīdzekļa izmantošana.

- 11 Saskaņā ar šī likuma 31. panta 3. punktu:

“Īpašumtiesību uz tādu reģistrētu mehānisko transportlīdzekli pārejas vai nodošanas gadījumā, kura turētājs, neraugoties uz [šajā likumā paredzēto] mehāniskā transportlīdzekļa turētāju pienākumu noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu, to nav izdarījis, turētājam, kuram ir pārgājušas vai nodotas īpašumtiesības uz transportlīdzekli, ir jānoslēdz mehānisko transportlīdzekļu turētāju civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums dienā, kad īpašumtiesības uz transportlīdzekli pāriet vai tiek nodotas, un vēlākais – līdz brīdim, kad transportlīdzeklis tiek laists aprītē. [..]”

- 12 Minētā likuma 33. pantā ir precizēts, ka mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana beidzas tostarp brīdī, kad transportlīdzeklis tiek izslēgts no reģistra, vai arī nododot nepilnīgu transportlīdzekli uzņēmumam, kas demontē vai pārstrādā transportlīdzekļus, pamatojoties uz apliecinājumu par nepilnīga transportlīdzekļa saņemšanu atbilstoši 2005. gada 20. janvāra *ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji* (Likums par tādu transportlīdzekļu pārstrādi, kas izņemti no aprites) (2018. gada *Dz. U.*, 578. pozīcija) vai pamatojoties uz līdzvērtīgu dokumentu, kas izsniegts citā dalībvalstī.

- 13 Saskaņā ar šī paša likuma 84. panta 1. punktu garantiju fonds ir iestāde, kurai ir tiesības kontrolēt, vai mehānisko transportlīdzekļu turētāji ievēro pienākumu noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu. Tā 88. panta 7. punktā ir noteikts, ka jebkurai personai, kas šādu līgumu nav noslēgusi, ir jāmaksā naudas sods garantiju fondam.

- 14 1997. gada 20. jūnija *ustawa Prawo o ruchu drogowym* (Ceļu satiksmes likums), redakcijā, kas piemērojama pamatlīdētā (2018. gada *Dz. U.*, 1990. pozīcija), 130.a pantā ir paredzēti nosacījumi transportlīdzekļa aizvākšanai uz tā īpašnieka rēķina. Šī panta 10. punkta pirmajā daļā ir paredzēts:

“Tad, ja transportlīdzeklis ir izņemts no aprites apstākļos, kas minēti 1. vai 2. punktā [it īpaši tad, ja netiek ievēroti noteikumi transportlīdzekļa novietošanai stāvvietā vai transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis apdraud ceļu satiksmes drošību], *starosta* (apriņķa vadītājs) vēršas tiesā ar lūgumu konfiscēt transportlīdzekli par labu *powiat* (apriņķim), ja īpašnieks vai pilnvarota persona pēc pienācīgas paziņošanas nav aizvākusi transportlīdzekli trīs mēnešu laikā pēc tā izņemšanas no aprites. Paziņojumā ietver informāciju par to, kādas sekas iestāsies gadījumā, ja transportlīdzeklis netiks aizvākts.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 15 Ar 2018. gada 16. janvāra lēmumu *Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim* (Ostrovas Velkopolskas rajona tiesa, Polija) uzdeva konfiscēt Polijā reģistrētu transportlīdzekli par labu apriņķim saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 130.a panta 10. punktā paredzēto procedūru. Šis lēmums stājās likumīgā spēkā 2018. gada 7. februārī, datumā, kad apriņķis kļuva par tā īpašnieku.
- 16 Apriņķis iesniedza pieteikumu par minētā nolēmuma paziņošanu kopā ar tā galīgā rakstura apstiprinājumu un norādi par tā izpildāmību. Šie pieteikumi tika apmierināti 2018. gada 20. aprīlī. Tā kā tā bija piektdiena, apriņķis transportlīdzekli apdrošināja no nākamās administrācijas darba dienas, proti, 2018. gada 23. aprīļa.
- 17 Saskaņā ar Tiesā iesniegtajiem lietas materiāliem attiecīgo transportlīdzekli 2018. gada 2. maijā novērtēja eksperts. Šajā eksperta novērtējumā tika secināts, ka transportlīdzekli nav iespējams iedarbināt, tas ir sliktā tehniskā stāvoklī, tie ir metāllūžņi un tā tirgus vērtība ir 400 Polijas zlotu (PLN) (aptuveni 89 EUR).
- 18 Ņemot vērā šo tehnisko stāvokli, apriņķis nolēma nosūtīt šo transportlīdzekli likvidēšanai. Tad šis transportlīdzeklis likvidēšanas nolūkā tika nodots demontāžas stacijai, kas izsniedza apliecinājumu par tā demontāžu. Pamatojoties uz šo apliecinājumu, 2018. gada 22. jūnijā transportlīdzeklis tiks svītrots no reģistra.
- 19 Ar 2018. gada 10. jūlija vēstuli garantiju fonds informēja apriņķi, ka ir konstatējis, ka minētais transportlīdzeklis nav apdrošināts līdz 2018. gada 22. aprīlim un ka apriņķim būs jāmaksā naudas sods 4200 PLN (aptuveni 933 EUR) apmērā par pienākuma noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar šī transportlīdzekļa lietošanu neizpildi laikposmā no 2018. gada 7. februāra līdz 22. aprīlim (turpmāk tekstā – “strīdīgais laikposms”).
- 20 2018. gada 25. septembrī apriņķis vērsās *Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim* (Ostrovas Velkopolskas rajona tiesa), iesniedzējtiesā, ar prasību konstatēt, ka strīdīgajā laikposmā viņam nebija pienākuma apdrošināt transportlīdzekli. Šajā ziņā apriņķis norāda, ka, pirmkārt, tas neesot varējis noslēgt apdrošināšanas līgumu, pirms 2018. gada 20. aprīlī bija saņēmis konfiskācijas rīkojuma kopiju, un, otrkārt, šajā laikposmā transportlīdzeklis atradās apsargātā autostāvvietā un nebija lietojamā stāvoklī, līdz ar to tā izmantošana nevarēja radīt nekādu kaitējumu.
- 21 Garantiju fonds lūdz noraidīt šo prasību, jo, tā ieskatā, transportlīdzekļa tehniskajam stāvoklim nav nozīmes attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu turētāju pienākumu noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar to lietošanu.
- 22 Iesniedzējtiesa norāda, ka transportlīdzekļiem, attiecībā uz kuriem ir izdots konfiskācijas rīkojums, eksperts veic tehniskas pārbaudes un ka transportlīdzeklis, kurš atzīts par tādu, kas vairs nav izmantojams, likvidēšanas nolūkā ar pieņemšanas-nodošanas protokolu tiek nodots demontāžas stacijai, kura sagatavo demontāžas apliecinājumu, kas ir transportlīdzekļa izslēgšanas no reģistra pamats.
- 23 Tā precizē, ka apdrošināšanas pienākums, kas paredzēts Likuma par obligāto apdrošināšanu 23. panta 1. punktā, ir piemērojams neatkarīgi no tā, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir piemērots braukšanai vai arī tas ir paredzēts likvidēšanai tehniskā stāvokļa dēļ, kas liedz to izmantot kā pārvietošanās līdzekli, un ka tāpat šī likuma 31. panta 3. punktā paredzētais apdrošināšanas pienākums īpašumtiesību uz tādu reģistrētu transportlīdzekli nodošanas vai pārejas gadījumā, ja tā sākotnējais turētājs, neraugoties uz šādu pienākumu, nav noslēdzis šādu līgumu, kā tas ir tās izskatāmajā lietā, ir piemērojams neatkarīgi no tā, vai attiecīgais transportlīdzeklis var tikt izmantots kā pārvietošanās līdzeklis, un pat no tā, vai jaunais īpašnieks ir paredzējis likvidēt šo transportlīdzekli.

- 24 Runājot par faktiem, tā norāda, pirmkārt, ka attiecībā uz visu strīdīgo laikposmu attiecīgais transportlīdzeklis bija nekustīgi stāvējis apsargātā stāvvietā un, ņemot vērā tā tehnisko stāvokli, ar to nav bijis iespējams pārvietoties. Otrkārt, atbilstoši tā īpašnieka gribai šis transportlīdzeklis bija paredzēts izjaukšanai, iznīcināšanai, kas arī faktiski ir notikusi, jo tika noteikts, ka tā tehniskais stāvoklis ir “metāllūžņi”.
- 25 Šajā kontekstā tā jautā par iespēju atcelt pienākumu noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu situācijā, kad attiecīgais transportlīdzeklis ir nekustīgi stāvējis privātā teritorijā, to atbilstoši galīgam tiesas nolēmuma īpašumā ir ieguvusi teritoriālā pašvaldība, tas nav piemērots braukšanai un atbilstoši tā īpašnieka lēmumam ir paredzēts likvidēšanai.
- 26 Šajā ziņā un it īpaši ņemot vērā 2018. gada 4. septembra spriedumu *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661), tā jautā, vai tas, ka transportlīdzeklis ir piemērots braukšanai un var tikt izmantots kā pārvietošanās līdzeklis, ir nepieciešams elements, lai to kvalificētu par “transportlīdzekli” Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē. Tā uzskata, ka saskaņā ar šo spriedumu apriņķim nebija pienākuma noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, jo no attiecīgā transportlīdzekļa iegādes brīža apriņķim nebija nodoma to izmantot un no šī brīža līdz tā iznīcināšanai šis transportlīdzeklis nebija piemērots braukšanai un tādējādi nevarēja pildīt pārvietošanās līdzekļa funkciju. Tomēr saskaņā ar Likuma par obligāto apdrošināšanu 31. panta 3. punktu apriņķim esot bijis pienākums noslēgt šādu apdrošināšanas līgumu attiecīgajam transportlīdzeklim.
- 27 Šajos apstākļos *Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim* (Ostrovas Velkopolskas rajona tiesa) ir nolēmusi apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai Direktīvas [2009/103] 3. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākums noslēgt mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu aptver arī situācijas, kad teritoriāla pašvaldība, proti, apriņķis, pamatojoties uz tiesas nolēmumu, ir ieguvusi īpašumā transportlīdzekli, kurš nav piemērots braukšanai un atrodas privātā teritorijā – apsargātā autostāvvietā – ārpus koplietošanas ceļiem un kurš īpašnieka lēmuma rezultātā ir paredzēts likvidēšanai?
- 2) Vai arī tas ir jāinterpretē tādējādi, ka šādos apstākļos teritoriālajai pašvaldībai kā transportlīdzekļa īpašnieci nav pienākuma to apdrošināt, neskarot atbildību, kuru [garantiju] fonds uzņemas attiecībā uz cietušajām trešām personām?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pieņemamību

- 28 Garantiju fonds apstrīd uzdoto jautājumu pieņemamību. Šajā ziņā tas apgalvo – ciktāl šie jautājumi attiecas uz tās vienības statusu, kurai pieder transportlīdzeklis, un tā iegādes veidu, tie nav saistīti ar Direktīvas 2009/103 3. panta interpretāciju un faktiski attiecas uz valsts tiesību interpretāciju un – ciktāl tie attiecas uz transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, tā atrašanās vietu un tā īpašnieka nodomu to nosūtīt likvidēšanai – Tiesa uz to jau ir atbildējusi, un tādēļ no jauna uz tiem nav jāatbild.
- 29 Pirmkārt, jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru LESD 267. pantā iedibinātās sadarbības starp to un valsts tiesām ietvaros tikai valsts tiesai, kas iztiesā lietu un kas ir atbildīga par pieņemamo tiesas nolēmumu, ņemot vērā lietas īpatnības, ir jānovērtē gan tas, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums ir nepieciešams sprieduma taisīšanai, gan arī Tiesai uzdoto jautājumu atbilstība. Tātad gadījumā, ja uzdotie jautājumi skar Savienības tiesību interpretāciju, Tiesai principā ir pienākums

pieņemt nolēmumu (spriedumi, 2013. gada 15. janvāris, *Križan* u.c., C-416/10, EU:C:2013:8, 53. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra, un 2020. gada 24. novembris, *Openbaar Ministerie* (Dokumentu viltošana), C-510/19, EU:C:2020:953, 25. punkts).

- 30 No minētā izriet, ka uz jautājumiem par Savienības tiesībām attiecas atbilstības prezumpcija. Uz valsts tiesas iesniegtajiem prejudiciālajiem jautājumiem Tiesa var atteikties atbildēt tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu, gadījumos, kad izvirzītā problēma ir hipotētiska vai kad Tiesai nav zināmi faktiskie un tiesiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedumi, 2013. gada 15. janvāris, *Križan* u.c., C-416/10, EU:C:2013:8, 54. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra, un 2020. gada 24. novembris, *Openbaar Ministerie* (Dokumentu viltošana), C-510/19, EU:C:2020:953, 26. punkts).
- 31 Šajā gadījumā uzdotie jautājumi skaidri attiecas uz Direktīvas 2009/103 3. panta interpretāciju, jo iesniedzējtiesa būtībā jautā par tāda pienākuma noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu piemērojamību kā šajā pantā paredzētais.
- 32 Turklāt ir acīmredzams, ka šī lieta neattiecas ne uz vienu no trim šī sprieduma 30. punktā atgādinātajā judikatūrā minētajiem gadījumiem, jo neviens no garantiju fonda izvirzītajiem argumentiem turklāt neļauj pierādīt, ka tas atbilstu kāda no šiem gadījumiem pazīmēm, un tādējādi atspēkot atbilstības prezumpciju, kas ir jautājumiem par Savienības tiesībām.
- 33 Otrkārt, valsts tiesai nekādi nav aizliegts uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu, uz kuru, vienas no pamatlietas pusēm ieskatā, atbilde nerada nekādas pamatotas šaubas. Tādējādi, pat pieņemot, ka tas tā būtu, šis jautājums tomēr nekļūst nepieņemams (spriedumi, 2011. gada 1. decembris, *Painer*, C-145/10, EU:C:2011:798, 64. un 65. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra, un 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 22. punkts).
- 34 Līdz ar to ir jākonstatē, ka uzdotie jautājumi ir pieņemami.

Par lietas būtību

- 35 Vispirms jānorāda, pirmkārt, ka ar abiem jautājumiem, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā Tiesai par Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma piemērojamību. Ar Direktīvu 2009/103, kā izriet no tās 1. apsvēruma, ir kodificētas iepriekšējās direktīvas par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību, negrozot tos pēc būtības. Judikatūra attiecībā uz šīm iepriekšējām direktīvām tādā veidā ir attiecināma uz Direktīvas 2009/103 atbilstošo tiesību normu interpretāciju.
- 36 Otrkārt, saskaņā ar Direktīvas 2009/103 3. panta pirmo daļu 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.
- 37 Tomēr, lai gan Direktīvas 2009/103 5. pantā ir paredzēts, ka katra dalībvalsts ar šajā pantā precizētajiem nosacījumiem var atkāpties no šīs direktīvas 3. panta noteikumiem attiecībā uz – saskaņā ar minētā 5. panta 1. punktu – noteiktām fiziskām vai juridiskām personām, kas ir publiskas vai privātas, vai – saskaņā ar šī paša 5. panta 2. punktu – noteiktiem transportlīdzekļu veidiem vai noteiktiem transportlīdzekļiem ar speciālu zīmi, ir jākonstatē, ka Polijas Republika nav izmantojusi šo iespēju attiecībā uz tādiem transportlīdzekļiem, kurus, pamatojoties uz tiesas lēmumu, ir ieguvušas tādas teritoriālās pašvaldības kā pamatlietā aplūkotā. Līdz ar to tam, ka šo transportlīdzekli ir ieguvusi teritoriālā pašvaldība saskaņā ar tiesas nolēmumu, šajā gadījumā nav nozīmes saistībā ar minētā 3. panta pirmās daļas piemērojamību šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvaros.

- 38 Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka ar abiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu ir obligāta, ja attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, atrodas privātā teritorijā, nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ un atbilstoši tā īpašnieka gribai ir paredzēts likvidēšanai.
- 39 Kā Tiesa jau ir konstatējusi, šī 3. panta pirmā daļa, kas ir formulēta ļoti vispārīgi, paredz dalībvalstīm pienākumu iekšējā tiesību sistēmā ieviest vispārīgu apdrošināšanas pienākumu transportlīdzekļiem (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 40 Tādējādi katrai dalībvalstij ir jānodrošina, ka, ievērojot šīs direktīvas 5. pantā paredzētos izņēmumus, attiecībā uz ikvienu transportlīdzekli, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir noslēgts līgums ar apdrošināšanas sabiedrību, lai Savienības tiesību aktos noteiktajās robežās nodrošinātu civiltiesisko atbildību, kas izriet no šī transportlīdzekļa [izmantošanas] (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 37. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 41 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka jēdziens “transportlīdzeklis” Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punktā ir definēts kā “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”.
- 42 Kā Tiesa ir atkārtoti nospriedusi, šī definīcija nav atkarīga no tā, kā attiecīgais transportlīdzeklis tiek vai var tikt izmantots (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 38. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 43 Tāpat Tiesa jau ir konstatējusi, ka šāda definīcija norāda uz “transportlīdzekļa” jēdziena objektīvo būtību, kas nav atkarīga no transportlīdzekļa īpašnieka vai citas personas nodoma faktiski to lietot (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 39. punkts).
- 44 Turklāt tā uzsvēra, ka jautājums par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākumu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu tiesiskās drošības dēļ ir jānosaka iepriekš, proti, pirms attiecīgā transportlīdzekļa iespējamās iesaistīšanās negadījumā (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 40. punkts).
- 45 Tiesa no minētā secināja, ka fakts, ka tā 2014. gada 4. septembra spriedumā *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), 2017. gada 28. novembra spriedumā *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908) un 2017. gada 20. decembra spriedumā *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007) būtībā nosprieda, ka tikai tajos gadījumos, kad tiek lietots apdrošināts transportlīdzeklis, var runāt par transportlīdzekļa kā pārvietošanās līdzekļa lietošanu un līdz ar to attiecināt uz to jēdzienu “transportlīdzekļu lietošana” Direktīvas 2009/103 3. panta pirmās daļas izpratnē, var būt pamats tam, ka apdrošinātājs saskaņā ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar šī transportlīdzekļa lietošanu uzņemas segt kaitējumu, ko izraisījis pēdējais minētais, nekādā ziņā nenozīmē, ka pienākums iegādāties šādu apdrošināšanu būtu jānosaka atkarībā no tā, vai attiecīgais transportlīdzeklis konkrētajā brīdī faktiski tiek lietots kā pārvietošanās līdzeklis (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 41. punkts).
- 46 Tiesa no iepriekš minētā secināja, ka transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts un tādēļ nav ticis pienācīgi izņemts no aprites un kas ir piemērots braukšanai, atbilst “transportlīdzekļa” jēdzienam Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē un tādējādi uz to nepārstāj attiekties šīs direktīvas 3. panta pirmajā daļā minētais apdrošināšanas pienākums tikai tāpēc vien, ka tā īpašnieks vairs neplāno to vadīt un to ir novietojis privātā teritorijā (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 42. punkts). Līdz ar to saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta pirmo daļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa

lietošanu ir obligāta gadījumā, ja attiecīgais transportlīdzeklis joprojām ir reģistrēts dalībvalstī un ar to var piedalīties ceļu satiksmē, bet tas pēc tā īpašnieka, kurš vairs nevēlas to vadīt, izvēles ir novietots privātā teritorijā (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 52. punkts).

- 47 Tā tam principā būtu jābūt arī tāda transportlīdzekļa gadījumā, kas ir reģistrēts dalībvalstī un atrodas privātā teritorijā, un ir paredzēts likvidēšanai tā īpašnieka izvēles dēļ, pat ja šis transportlīdzeklis noteiktā brīdī nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ.
- 48 Pirmkārt, kā ir atgādināts šī sprieduma 43. punktā, jēdziens “transportlīdzeklis” Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē ir objektīvs jēdziens. Transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis un līdz ar to tā spēja pārvietoties var mainīties laika gaitā un tā iespējamā atjaunošana, vismaz lielā mērā, ir atkarīga no tādiem subjektīviem faktoriem kā, piemēram, tā īpašnieka vai turētāja griba veikt vai likt veikt nepieciešamos remontus un šim nolūkam nepieciešamā budžeta pieejamība. Līdz ar to, ja tikai tas vien, ka transportlīdzeklis kādā konkrētā brīdī nav piemērots satiksmei, būtu pietiekami, lai atņemtu tam transportlīdzekļa statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē un tādējādi būtu pietiekami, lai izvairītos no šīs direktīvas 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma, tiktu apšaubīta šī jēdziena “transportlīdzeklis” objektīvais raksturs.
- 49 Šajā ziņā ir jāuzsver, kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumu 59. punktā, ka no šī sprieduma 44. un 45. punktā atgādinātās judikatūras izriet, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētais apdrošināšanas pienākums nav saistīts nedz ar transportlīdzekļa kā pārvietošanās līdzekļa izmantošanu konkrētā brīdī, nedz arī ar jautājumu, vai attiecīgais transportlīdzeklis attiecīgā gadījumā ir radījis kaitējumu.
- 50 No tā izriet, ka, pretēji tam, ko vedina domāt iesniedzējtiesa, tas vien, ka reģistrēts transportlīdzeklis konkrētā brīdī nav piemērots satiksmei tehniskā stāvokļa dēļ, pat ja tas tā ir jau kopš īpašumtiesību nodošanas, un tādā attiecīgā gadījumā nav piemērots, lai radītu kaitējumu, uz ko attiecas jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” Direktīvas 2009/103 3. panta pirmās daļas izpratnē, neļauj to atbrīvot no šajā tiesību normā paredzētā apdrošināšanas pienākuma.
- 51 Tāpat, tā kā minētais jēdziens “transportlīdzeklis” saskaņā ar šī sprieduma 43. punktā atgādināto judikatūru nav atkarīgs no tā īpašnieka vai citas personas nodoma to faktiski izmantot, tas, ka šim īpašniekam vai citai personai ir nodoms iznīcināt šo transportlīdzekli, neļauj arī uzskatīt, ka minētais transportlīdzeklis tikai šī nodoma dēļ zaudē savu “transportlīdzekļa” statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē, un ka tādēļ tam nebūtu piemērojams šis apdrošināšanas pienākums, tāpat citādi tas būtu pretrunā šī jēdziena objektīvajam raksturam.
- 52 Turklāt, ja no šādiem subjektīviem faktoriem būtu atkarīga kvalifikācija par “transportlīdzekli” šīs tiesību normas izpratnē un līdz ar to Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma piemērojamība, šādi subjektīvi faktori apdraudētu arī šī pienākuma paredzamību, stabilitāti un turpinātību, kaut arī tas ir jāievēro, lai nodrošinātu tiesisko drošību, kā tas būtībā izriet no šī sprieduma 44. punktā atgādinātās judikatūras.
- 53 Otrkārt, lai gan Direktīvas 2009/103 10. panta 1. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums izveidot iestādi, kas vismaz Savienības tiesībās paredzētā obligātās apdrošināšanas pienākuma līmenī sniegtu kompensāciju par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem, kurus tostarp izraisījuši transportlīdzekļi, kam nav nokārtota 3. pantā paredzētā apdrošināšana, šādas iestādes iejaukšanās ir izveidota kā galējais līdzeklis, kurš ir paredzēts tikai šajā tiesību normā paredzētajiem gadījumiem, un tas nav uzskatāms par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas garantiju sistēmas īstenošanu attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanu ārpus minētajiem gadījumiem (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 54 Šajā 10. panta 1. punktā minētās kompensācijas iestādes obligātās iesaistīšanās apjoms attiecībā uz kaitējumu, ko izraisījis identificēts transportlīdzeklis, sakrīt ar Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētā vispārējā apdrošināšanas pienākuma apjomu, līdz ar to šīs iestādes obligātā iejaukšanās šādā situācijā nevar attiekties uz gadījumiem, kad negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis nav bijis pakļauts obligātajai apdrošināšanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 46. punkts).
- 55 No tā izriet, ka iespējamā kompensācijas iestādes iesaistīšanās, kas minēta 10. panta 1. punktā un ko dalībvalstis var paredzēt valsts tiesībās apstākļos, kuri nav minēti šajā tiesību normā, nevar tikt ņemta vērā, lai noteiktu Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma piemērojamību.
- 56 No tā arī izriet – tā kā šīs iestādes iesaistīšanās saskaņā ar Direktīvu 2009/103 un attiecībā uz identificētu transportlīdzekli ir paredzēta tikai tajos gadījumos, kad ir obligāti jānoslēdz Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētais apdrošināšanas līgums, šī sprieduma 47. punktā apstiprinātā interpretācija ir saistoša arī, lai nodrošinātu mērķa – aizsargāt cietušos ceļu satiksmes negadījumos, ko izraisījuši šie mehāniskie transportlīdzekļi, – īstenošanu, jo šī interpretācija nodrošina, ka šie cietušie katrā ziņā saņem kompensāciju vai nu no apdrošinātāja atbilstoši šim nolūkam noslēgtajam līgumam, vai no Direktīvas 2009/103 10. pantā minētās iestādes gadījumā, ja apdrošināšanas pienākums nav izpildīts attiecībā uz negadījumā iesaistīto transportlīdzekli vai ja šis transportlīdzeklis nav identificēts. Šajā ziņā ir jāuzsver, ka Eiropas Savienības likumdevējs pastāvīgi ir izvirzījis un stiprinājis šo mērķi, kas ir paredzēts secīgajās direktīvās par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar šādu transportlīdzekļu lietošanu, un tas ir atkārtoti apstiprināts Direktīvas 2009/103 2. apsvērumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 57 Treškārt, šī sprieduma 47. punktā apstiprinātā interpretācija ļauj arī labāk nodrošināt mērķa ievērošanu – nodrošināt gan transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, gan tajā esošo personu brīvu pārvietošanos, kas ir arī viens no Savienības tiesību aktos izvirzītajiem mērķiem civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu jomā, kā tas izriet arī no Direktīvas 2009/103 2. apsvēruma. Kā secinājumu 41. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, tikai tad, ja ir ieviesta robusta sistēma mehānisko transportlīdzekļu negadījumos iespējamo cietušo aizsardzībai, dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvas 2009/103 4. pantu var prasīt, lai tās neveic sistēmiskas pārbaudes attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļu izmantošanu tiem transportlīdzekļiem, kas ierodas to teritorijā no citām dalībvalstīm, un tas ir būtiski šīs pārvietošanās brīvības nodrošināšanai.
- 58 Ceturtkārt, tomēr ir jākonstatē, ka, lai gan transportlīdzekļa reģistrācija principā apliecina tā piemērotību braukšanai un tādējādi tā kā pārvietošanās līdzekļa izmantošanai, nevar izslēgt, ka reģistrēts transportlīdzeklis objektīvi ir galīgi nepiemērots braukšanai sliktā tehniskā stāvokļa dēļ. Šādos apstākļos, lai tiktu ievēroti šī sprieduma 48.–52. punktā izklāstītie apsvērumi, konstatējums par šīs pilnīgas nespējas piedalīties satiksmē un līdz ar to par “transportlīdzekļa” statusa zaudēšanu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē ir jāveic objektīvi. Tātad, ņemot vērā šī sprieduma 46. punktā atgādināto judikatūru, lai šāds transportlīdzeklis tiktu atbrīvots no Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma, tas ir oficiāli jāizņem no aprites atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam.
- 59 Šajā ziņā, lai gan attiecīgā transportlīdzekļa svītrosana no reģistra var būt šāds objektīvs konstatējums, tomēr ir jānorāda, ka Direktīvā 2009/103 nav reglamentēts veids, kādā šāds transportlīdzeklis, kurš pilnīgi nav piemērots pārvietošanās funkcijas izpildei, var tikt likumīgi izņemts no aprites. Tādējādi šajā direktīvā nav aizliegts šāda transportlīdzekļa likumīgu izņemšanu no aprites saskaņā ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu konstatēt citādi nekā attiecīgā transportlīdzekļa svītrosana no reģistra.

- 60 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāuzskata, ka uz transportlīdzekli, kas ir reģistrēts kādā dalībvalstī, joprojām attiecas Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzētais apdrošināšanas pienākums, kamēr tas nav likumīgi izņemts no aprites saskaņā ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu.
- 61 Šajā gadījumā no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka, lai gan strīdīgajā laikposmā pamatlietā aplūkots transportlīdzeklis nekustīgi stāvējis apsargātā autostāvvietā un nebija piemērots braukšanai sliktā tehniskā stāvokļa dēļ, tomēr tas joprojām bija reģistrēts dalībvalstī, kurā tas parasti atradās, Direktīvas 2009/103 1. panta 4. punkta a) apakšpunkta izpratnē un nevienā šā laikposma brīdī nav likumīgi ticis izņemts no aprites atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam. Līdz ar to, neskarot pārbaudes, kas ir jāveic iesniedzējtiesai, šķiet, ka visā minētajā laikposmā uz šo transportlīdzekli joprojām attiecas Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā noteiktais apdrošināšanas pienākums, lai gan tas atradās privātā teritorijā, nebija piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ un aprīņķim bija nodoms nodot minēto transportlīdzekli likvidēšanai.
- 62 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu ir obligāta gadījumā, ja attiecīgais transportlīdzeklis joprojām ir reģistrēts dalībvalstī, kamēr šis transportlīdzeklis nav likumīgi izņemts no aprites atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 63 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 (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību 3. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu ir obligāta gadījumā, ja attiecīgais transportlīdzeklis joprojām ir reģistrēts dalībvalstī, kamēr šis transportlīdzeklis nav likumīgi izņemts no aprites atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam.

[Paraksti]