



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2021. gada 10. jūnijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu – Direktīva 2009/103/EK – 1. panta 1. un 2. punkts – 3. panta pirmā, otrā un pēdējā daļa – Jēdziens “transportlīdzeklis” – Pienākums atlīdzināt kaitējumu īpašumam – Tvērums – Ceļu satiksmes negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzekļu sastāvs, kura elementiem ir dažādi obligātās atbildības apdrošinātāji – Kaitējums, ko puspiekabei nodarījis vilcējs, kuram šī puspiekabe bija pievienota ceļu satiksmes negadījuma laikā – Valsts tiesiskā regulējuma interpretācija, ar kuru ir izslēgts šā kaitējuma segums no obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar šī vilcēja izmantošanu

Lietā C-923/19

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa, Spānija) iesniedza ar 2019. gada 28. novembra lēmumu un kas Tiesā registrēts 2019. gada 17. decembrī, tiesvedībā

Van Ameyde España SA

pret

GES, Seguros y Reaseguros SA,

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:

- *Van Ameyde España SA* vārdā – *M. I. Castizo Reyes, procuradora*, un *V. Muñoz Mundina, abogado*,
- *GES, Seguros y Reaseguros SA* vārdā – *A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador*, un *J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado*,
- Spānijas valdības vārdā – *M. J. Ruiz Sánchez, pārstāve*,

* Tiesvedības valoda – spāņu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *H. Tserepa-Lacombe* un *J. Rius*, pārstāvji,
noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2021. gada 23. februāra tiesas sēdē,
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. panta pēdējo daļu, lasot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. pantu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Van Ameyde España SA* (turpmāk tekstā – “*Van Ameyde*”) un *GES, Seguros y Reaseguros SA* (turpmāk tekstā – “*GES Seguros*”) par prasību atlīdzināt mantisko kaitējumu, kas nodarīts puspiekabei ceļu satiksmes negadījumā, kurā iesaistīts transportlīdzekļu sastāvs.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 2009/103 1.–3. 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 (Ceturrtā 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[...] 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 (mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana) 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 [Eiropas Savienībā]. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana ietekmē personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti. [...]

(3) Dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība attiecībā uz to transportlīdzekļu izmantošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta. Sedzamās atbildības apjomu un apdrošināšanas seguma noteikumus nosaka, pamatojoties uz to apmēriem.

[..]

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

4 Šīs direktīvas 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;
- 2) “cietusī persona” ir ikviena persona, kam ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis;

[..].”

5 Minētās direktīvas 3. pantā “Transportlīdzekļu obligātā apdrošināšana” 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.

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 “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.

[..]

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 Saskaņā ar Direktīvas 2009/103 12. pantu “Cietušo īpašās kategorijas”:

“1. Neskarot 13. panta 1. punkta otro daļu, 3. pantā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

2. Apdrošinātās personas, autovadītāja vai jebkuras citas tādas personas ģimenes locekļus, kas saskaņā ar civiltiesībām ir atbildīga par negadījumu un kuras atbildība ir apdrošināta saskaņā ar 3. pantu, pamatojoties uz šo radniecību, nedrīkst izslēgt no apdrošināšanas attiecībām attiecībā uz miesas bojājumiem.

3. Direktīvas 3. pantā minētā apdrošināšana attiecas uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji 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.

Šis pants neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu summu.”

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) kodificētās versijas, kas apstiprināta ar 2004. gada 29. oktobra *Real Decreto Legislativo 8/2004* (Karaļa dekrēts 8/2004; 2004. gada 5. novembra *BOE* Nr. 267, 36662. lpp.), redakcijā, kas piemērojama pamatlītai (turpmāk tekstā – “Likums par transportlīdzekļu apdrošināšanu”), 1. panta “Par civiltiesisko atbildību” 1. punktā ir paredzēts:

“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.

[..]

Gadījumā, kad kaitējums ir nodarīts īpašumam, vadītājs ir atbildīgs pret trešām personām tad, ja viņš ir civiltiesiski atbildīgs saskaņā ar *Código Civil* [(Civilkodekss)] 1902. un nākamo pantu noteikumiem, *Código Penal* [(Kriminālkodekss)] 109. un nākamo pantu noteikumiem un šī likuma noteikumiem.

[..]

Īpašnieks, kurš nav transportlīdzekļa vadītājs, ir atbildīgs par vadītāja izraisītajiem miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ja to saista ar šo vadītāju kāda no [Civilkodeksa] 1903. pantā un [Kriminālkodeksa] 120. panta 5. punktā minētajām saiknēm. Šī atbildība beidzas, ja minētais īpašnieks pierāda, ka viņš ir izmantojis visus rūpīgam saimniekam pieejamos līdzekļus, lai novērstu kaitējumu.

[..]”

- 9 Likuma par transportlīdzekļu apdrošināšanu 2. panta “Par obligāto apdrošināšanu” 1. punkta pirmajā daļā ir noteikts:

“Mehānisko transportlīdzekļu, kuri parasti atrodas Spānijā, īpašniekiem ir jānoslēdz un jāpatur spēkā apdrošināšanas līgums par katru transportlīdzekli, kas viņiem pieder. Līgumam jāsedz 1. pantā minētā civiltiesiskā atbildība, nepārsniedzot obligātajai apdrošināšanai noteiktos ierobežojumus. Tomēr īpašnieks ir atbrīvots no šī pienākuma, ja apdrošināšanas līgumu ir parakstījusi jebkura cita persona, kas ir ieinteresēta to darīt un kas ir norādījusi, uz kāda pamata tā to ir parakstījusi.”

- 10 Šī likuma 5. panta “Materiālā piemērošanas joma un izņēmumi” 2. punktā ir precizēts:

“Obligātā apdrošināšana nesedz arī kaitējumu īpašumam, kas nodarīts apdrošinātam transportlīdzeklim, tajā pārvadātajām lietām vai lietām, kuras pieder apdrošināšanas ņēmējam, apdrošinātajam, īpašniekam vai vadītājam, kā arī to laulātajam vai ģimenes locekļiem līdz trešajai radniecības pakāpei (radniecības saites vai laulības saites).”

- 11 *Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor* (Noteikumi par obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu), kas apstiprināti ar 2008. gada 12. septembra *Real Decreto 1507/2008* (Karāja dekrēts 1507/2008; 2008. gada 13. septembra *BOE* Nr. 222, 37487. lpp.) (turpmāk tekstā – “Noteikumi par transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu”), 1. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Civiltiesiskās atbildības par mehānisko transportlīdzekļu lietošanu un apdrošināšanas prasību izpratnē mehāniskais transportlīdzeklis ir jebkurš transportlīdzeklis, kurš piemērots braukšanai pa sauszemi un kuru darbina motors, ieskaitot mopēdus, īpašas nozīmes transportlīdzekļus, piekabes un puspiekabes [..]. No obligātās apdrošināšanas pienākuma ir atbrīvotas piekabes, puspiekabes un īpašas velkamas iekārtas, kuru maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg [..].”

- 12 Noteikumu par transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu 19. panta “Kaitējuma veidu un personu, kas radījušas kaitējumu, daudzveidība” 2. punktā ir paredzēts:

“Ja viena un tā paša negadījuma rezultātā, kurā iesaistīti divi vai vairāki transportlīdzekļi, no kuriem katrs ir apdrošināts atbilstoši attiecīgajam obligātās apdrošināšanas līgumam, kaitējums ir nodarīts trešām personām, katrs atbildīgo transportlīdzekļu apdrošinātājs sniedz ieguldījumu likumisko pienākumu izpildē, ņemot vērā katra iesaistītā transportlīdzekļa atbildību, ja to var konstatēt, vai arī – pretējā gadījumā – saskaņā ar to, kas ir paredzēts ar apdrošināšanas sabiedrību noslēgtajos līgumos; ja tas nav atrunāts – katrs apdrošinātājs maksā proporcionāli attiecīgā transportlīdzekļa jaudai.

Ja divi ceļu satiksmes negadījumā iesaistītie transportlīdzekļi ir vilcējs un tam pievienota piekabe vai puspiekabe vai divas piekabes vai puspiekabes un ja nav iespējams noteikt katra elementa vainu, katrs apdrošinātājs pilda savas saistības atbilstoši starp apdrošināšanas sabiedrībām noslēgtajiem nolīgumiem vai, ja tādu nav, proporcionāli gada riska prēmijas apmēram, kas atbilst katram apdrošināšanas polisē norādītajam transportlīdzeklim.”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 13 2014. gada 3. aprīlī notika ceļu satiksmes negadījums, kurā bija iesaistīts transportlīdzekļu sastāvs, kurā ietilpa vilcējs (turpmāk tekstā – “vilcējs”) un puspiekabe (turpmāk tekstā – “puspiekabe”), un šajā negadījumā tika bojāta puspiekabe. Ir konstatēts, ka šis negadījums ir noticis vilcēja vadītāja neuzmanības dēļ un ka vainīgs par puspiekabei radīto kaitējumu ir vienīgi šis vadītājs.
- 14 Vilcējs piederēja *Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda*, Portugālē reģistrētai sabiedrībai, un obligātā civiltiesiskā atbildība saistībā ar tā lietošanu bija apdrošināta sabiedrībā *Açoreana*, kura arī reģistrēta Portugālē un kuru Spānijā pārstāv *Van Ameyde*. Puspiekabe piederēja *Caixarenting SAU*, kura to bija izīrējusi ar lizinga noteikumiem *Primafrío SL*. *Primafrío SL* attiecībā uz šo puspiekabi uzņēmumā *GES Seguros* bija noformējusi apdrošināšanas polisi pret transportlīdzekļa bojājumiem, bet obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar puspiekabes lietošanu noformēja sabiedrībā *Seguros Bilbao SA*, kura nepiedalās tiesvedībā iesniedzējtiesā.
- 15 Tā kā *GES Seguros* samaksāja *Primafrío* summu 34 977,33 EUR apmērā kā atlīdzību par bojājumiem, kas nodarīti puspiekabei, tā 2015. gada 13. martā *Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado* (Lapalmas de Kondado pirmās instances tiesa Nr. 1, Spānija) cēla prasību piespriet *Van*

Ameyde samaksāt šo summu kā atlīdzību kopā ar likumiskajiem procentiem. Šīs prasības pamatojumam *GES Seguros* it īpaši apgalvoja, ka saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas bija spēkā pamatlietas faktu rašanās laikā, vilcējs un puspiekabe ir neatkarīgi transportlīdzekļi, kuri pieder dažādiem īpašniekiem un kuriem katram ir sava civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana saistībā ar to lietošanu, tādējādi puspiekabe nevarot tikt uzskatīta par vilcēja kravu, nedz arī par tā pārvadātu lietu Likuma par transportlīdzekļu apdrošināšanu 5. panta 2. punkta izpratnē. Līdz ar to *GES Seguros* uzskata, ka šajā tiesību normā paredzētais noteikums par izslēgšanu no obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu seguma nebija piemērojams. *Van Ameyde* cēla iebildumus pret šo prasību.

- 16 Tā kā šī prasība ar 2016. gada 14. jūlija spriedumu tika noraidīta, pamatojoties uz to, ka puspiekabe ir jāuzskata par kravu vai lietu, ko pārvadā vilcējs, *GES Seguros* iesniedza apelācijas sūdzību *Audiencia Provincial de Huelva* (Velvas provinces tiesa, Spānija), kura to apmierināja ar 2016. gada 22. decembra spriedumu.
- 17 Minētā tiesa uzskatīja, ka izslēgšana no obligātās apdrošināšanas seguma, kas paredzēts Likuma par transportlīdzekļu apdrošināšanu 5. panta 2. punktā, saistībā ar kaitējumu īpašumam, kas nodarīts apdrošinātā transportlīdzekļi pārvadātām lietām, nav piemērojama un ka līdz ar to kaitējumu, kas nodarīts puspiekabei, tiešām sedz obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar vilcēja lietošanu. Minētā tiesa uzskata, ka puspiekabe nevar tikt uzskatīta par vilcēja kravu tostarp tādēļ, ka attiecīgā izslēgšana tostarp attiecas uz kaitējumu, kas nodarīts nevis lietām, kuras pārvadā “apdrošinātais transportlīdzeklis”, bet gan uz precēm, kas pārvadātas “apdrošinātajā transportlīdzeklī”.
- 18 *Van Ameyde* par šo 2016. gada 22. decembra spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa, Spānija), iesniedzējtiesā, apgalvojot, ka saskaņā ar šo 5. panta 2. punktu puspiekabei radītais kaitējums ir izslēgts no obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar vilcēja lietošanu seguma. Šajā saistībā *Van Ameyde* it īpaši apgalvo, ka negadījuma laikā vilcējs un puspiekabe veidoja “funkcionālu vienību”.
- 19 Iesniedzējtiesa norāda, ka, lai gan vilcējs un puspiekabe ir neatkarīgi transportlīdzekļi, uz kuriem kā transportlīdzekļiem katru atsevišķi attiecas apdrošināšanas pienākums, Direktīvā 2009/103 nav skaidri paredzēta tiesību norma par to, kā ir nosakāma atbildība – vai nu attiecībā uz trešām personām, vai savstarpēji –, ja notiek negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzekļu sastāvs, ko veido šie divi elementi. Tomēr tā precizē, ka saskaņā ar tās judikatūru atbildība par dažādiem transportlīdzekļu sastāva elementiem ir solidāra attiecībā pret trešām personām, kurām nodarīts kaitējums, un ka Noteikumu par transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu 19. panta 2. punktā ir reglamentēta atbildības iekšējā sadale. Tomēr šajā tiesību normā neesot noteikts, kā dažādu transportlīdzekļu, kas veido transportlīdzekļu sastāvu, apdrošinātājiem atbildība būtu jāsadala tad, ja, kā tas ir tās izskatāmajā lietā, par vienam no tiem nodarīto kaitējumu ir atbildīgs tikai otrais. Tātad minētā tiesību norma neļauj atbildēt uz jautājumu, vai puspiekabei radītie materiālie zaudējumi ir jāsedz no vilcēja obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas.
- 20 Šajā ziņā iesniedzējtiesa citē Likuma par transportlīdzekļu apdrošināšanu 5. panta 2. punktu un norāda, ka šīs tiesību normas pretējas interpretācijas, kuras šajā gadījumā sniegtas pirmajā instancē un apelācijas instancē, ir atrodamas arī *Audiencias Provinciales* (provinces tiesas) judikatūrā. Saistībā ar šīs kolīzijas atrisināšanu tai radies jautājums, vai minētās tiesību normas interpretācija tādējādi, ka tā no obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar vilcēja lietošanu seguma izslēdz kaitējumu, kas nodarīts puspiekabei, kura tai ir pievienota, un kas nodarīts tādos apstākļos, kādi tajā tiek izskatīti, tādēļ, ka šī puspiekabe ir pielīdzināma šī vilcēja kravai vai tā pārvadātām lietām, vai arī tādēļ, ka šis vilcējs apvienojumā ar šo puspiekabi veido vienu transportlīdzekli, kuru attiecīgo obligātās apdrošināšanas segumi attiecas tikai uz kaitējumu īpašumam, kas nodarīts trešām personām, kuras nav viena vai otra transportlīdzekļa īpašnieks, mazina vai ierobežo kaitējuma īpašumam segumu ar mehānisko transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu, kas ir paredzēta Direktīvas 2009/103 3. panta pēdējā daļā, lasot to kopsakarā ar tās 1. pantu.

- 21 Šādos apstākļos *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai [Direktīvas 2009/103] 3. panta pēdējā daļa, skatot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. pantu, ir jāinterpretē tādējādi, ka netiek pieļauta valsts tiesiskā regulējuma ([Likuma par transportlīdzekļu apdrošināšanu] 5. panta 2. punkts) interpretācija, saskaņā ar kuru tādos gadījumos kā pamatlietā aplūkotais tiek uzskatīts, ka puspiekabei nodarītais kaitējums ir izslēgts no [vilcēja, kuram šī puspiekabe ir pievienota,] obligātās apdrošināšanas seguma, tādēļ, ka šī puspiekabe tiek pielīdzināta šajā [vilcējā] pārvadātajām lietām, vai pat tādēļ, ka saistībā ar kaitējumu īpašumam tiek uzskatīts, ka minētā puspiekabe un vilcējs veido vienu transportlīdzekli?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 22 Iesniedzējtiesas jautājums būtībā ir par to, vai Direktīvas 2009/103 3. panta pēdējā daļa, lasot to kopsakarā ar tās 1. panta 1. un 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek pieļauta valsts tiesiskā regulējuma interpretācija, ar kuru no apdrošināšanas seguma un līdz ar to no atlīdzības atbilstoši obligātajai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar vilcēja lietošanu tiek izslēgts kaitējums īpašumam, ko šis vilcējs ceļu satiksmes negadījumā ir nodarījis tam pievienotajai puspiekabei, ar pamatojumu, ka atlīdzības piešķiršanas nolūkā šī puspiekabe ir uzskatāma par vilcēja pārvadātu lietu vai tādu, kas kopā ar šo vilcēju veido vienu transportlīdzekli.
- 23 Vispirms ir jānorāda, ka 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 tās pēc būtības. Judikatūra par šīm iepriekšējām direktīvām tādā ir attiecināma uz Direktīvas 2009/103 atbilstošo tiesību normu interpretāciju (spriedums, 2021. gada 29. aprīlis, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, EU:C:2021:337, 35. punkts).
- 24 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. Minētās direktīvas 3. panta otrajā daļā ir paredzēts, ka sedzamās atbildības apjoms un apdrošināšanas seguma nosacījumi tiek noteikti, pamatojoties uz šī 3. panta pirmajā daļā minētajiem pasākumiem. Šīs pašas direktīvas 3. panta pēdējā daļā ir precizēts, ka tās pirmajā daļā minētā apdrošināšana obligāti attiecas uz kaitējumu īpašumam un miesas bojājumiem. Savukārt 5. panta 2. punktā it īpaši ir noteikts, ka saskaņā ar šajā tiesību normā paredzētajiem nosacījumiem katra dalībvalsts drīkst atkāpties no minētā 3. panta noteikumiem attiecībā uz dažu veidu transportlīdzekļiem.
- 25 Šajā ziņā ir jāatgādina, pirmkārt, kā Tiesa jau ir konstatējusi, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa, kas ir formulēta ļoti vispārīgi, paredz dalībvalstīm pienākumu savā 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).
- 26 Tādējādi katrai dalībvalstij ir jānodrošina, lai, ievērojot šīs direktīvas 5. pantā paredzētās atkāpes, uz “ikvienu transportlīdzekli”, kas parasti atrodas tās teritorijā, attiektos ar apdrošināšanas sabiedrību noslēgts līgums, lai Savienības tiesībās paredzētajā apjomā nodrošinātu civiltiesisko atbildību saistībā ar minēto transportlīdzekli (spriedums, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 37. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 27 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”.

- 28 No šo tiesību normu formulējuma nepārprotami izriet, ka gan vilcējs, gan piekabe vai puspiekabe katrs atsevišķi ir “transportlīdzeklis” šīs tiesību normas izpratnē un attiecībā uz katru no tiem – ar nosacījumu, ka dalībvalsts, kurā tas parasti atrodas, ir izmantojusi šīs direktīvas 5. pantā paredzēto atkāpes iespēju, – ar apdrošināšanas sabiedrību ir noslēgts līgums, lai Savienības tiesībās paredzētajā apjomā nodrošinātu civiltiesisko atbildību saistībā ar to lietošanu.
- 29 Attiecībā uz to, vai tad, ja piekabe vai puspiekabe ir piekabināta vilcējam, tā zaudē “transportlīdzekļa” statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē vai arī tad, ja tā tam tiek piekabināta, šis vilcējs kopā ar šo piekabi vai puspiekabi veido tikai vienu un to pašu transportlīdzekli šīs tiesību normas izpratnē un tādējādi minētā piekabe vai puspiekabe vairs nav kvalificējama par transportlīdzekli, ir jānorāda, pirmām kārtām, ka šādi gadījumi nav paredzēti šī 1. panta 1. punkta tekstā. Precizējums, saskaņā ar kuru piekabe, “pat ja tās nav piekabinātas”, ietilpst jēdzienā “transportlīdzeklis” minētā 1. panta 1. punkta izpratnē, un saikļa “un” izmantošana starp abām šī jēdziena definīcijas daļām skaidri norāda, ka piekabe, tāpat kā puspiekabe, ir autonoma “transportlīdzekļa” kategorija šīs tiesību normas izpratnē, kas atšķiras no kategorijas “jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports”, un kvalificēšana šajā atšķirīgajā kategorijā pati par sevi nav atkarīga no tā, vai šī piekabe vai puspiekabe ir piekabināta citam transportlīdzeklim minētās tiesību normas izpratnē.
- 30 Otrām kārtām, uzskatīt, ka tad, ja piekabe vai puspiekabe ir piekabināta vilcējam, tā ir šī vilcēja pārvadāta lieta vai kopā ar to veido vienu transportlīdzekli, zaudējot “transportlīdzekļa” statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē, nebūtu atbilstoši tam, ka jēdziena “transportlīdzeklis” definīcija šīs tiesību normas izpratnē nav atkarīga no attiecīgā transportlīdzekļa iespējamā lietojuma, un tādējādi būtu pretrunā šī jēdziena objektīvai koncepcijai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 4. septembris, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, 38. un 39. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra). Tāpat šāds uzskats neatbilstu tam, ka pienākuma noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu tvērums tiesiskās drošības labad 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).
- 31 Proti, ja piekabe vai puspiekabe zaudētu “transportlīdzekļa” statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē tad, ja tā ir pievienota vilcējam, tiktu apdraudēta šīs direktīvas 3. panta pirmajā daļā paredzētā apdrošināšanas pienākuma paredzamība, stabilitāte un turpinātība, kas tomēr ir jāievēro tiesiskās drošības nodrošināšanai (pēc analogijas skat. spriedumu, 2021. gada 29. aprīlis, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, EU:C:2021:337, 52. punkts).
- 32 No tā izriet, ka ar šo tiesību normu nav saderīgs uzskats, ka tad, ja piekabe vai puspiekabe ir piekabināta vilcējam, tā ir lieta, ko pārvadā šis vilcējs, vai tā kopā ar šo vilcēju veido vienu transportlīdzekli, tādējādi zaudējot “transportlīdzekļa” statusu Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkta izpratnē. Līdz ar to – ar nosacījumu, ka attiecīgā dalībvalsts, kurā atrodas piekabe vai puspiekabe, ir izmantojusi tai Direktīvas 2009/103 5. pantā piešķirto iespēju, – uz ikvienu piekabi vai puspiekabi attiecas Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā noteiktais apdrošināšanas pienākums neatkarīgi no tā, vai tā ir vai nav piekabināta citam transportlīdzeklim.
- 33 Tomēr šajā gadījumā no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka, lai gan pamatlīta ir saistīta ar puspiekabe kvalifikāciju, tai esot piekabinātai vilcējam, šai kvalifikācijai nav saistības ar Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā paredzēto apdrošināšanas pienākumu, kā šis pienākums ir transponēts Spānijas tiesībās. Turklāt nav strīda par to, ka par katru no abiem pamatlīta aplūkotojiem transportlīdzekļiem bija noslēgts civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas saistībā ar to lietošanu līgums. Savukārt no šiem lietas materiāliem arī izriet, ka minētās kvalifikācijas, kas izriet no pamatlīta aplūkotā valsts tiesiskā regulējuma interpretācijas, sekas ir tādas, ka tādos apstākļos, kādi ir pamatlīta, sabiedrība, kas apdrošinājusi civiltiesisko atbildību saistībā ar tāda transportlīdzekļa lietošanu, kurš vilcis bojāto puspiekabi ceļu satiksmes negadījuma brīdī, tās īpašniekam vai turētājam neatlīdzinās šo

kaitējumu. Tādējādi šī interpretācija, neskarot pārbaudes, kas ir jāveic iesniedzējtiesai, attiecas uz cietušo personu tiesību saņemt kompensāciju atbilstoši apdrošinātās personas civiltiesiskajai atbildībai tvērumu.

- 34 Līdz ar to, otrkārt, ir jāatgādina, ka no Direktīvas 2009/103 apsvērumiem izriet, ka šīs direktīvas – tāpat kā iepriekšējo direktīvu par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu – mērķis, pirmām kārtām, ir nodrošināt gan mehānisko transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, gan to pasažieru brīvu pārvietošanos un, otrām kārtām, garantēt, lai negadījumos, kurus izraisījuši šie mehāniskie transportlīdzekļi, cietušās personas iegūtu līdzvērtīgu attieksmi neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienības teritorijā negadījums ir noticis (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 28. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 35. punkts).
- 35 Tātad Direktīvā 2009/103 ir paredzēts dalībvalstu pienākums nodrošināt, ka civiltiesiskā atbildība saistībā ar to mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta, un it īpaši ir precizēts, uz kādiem kaitējuma veidiem šai apdrošināšanai ir jāattiecas un kurām cietušajām trešām personām šī apdrošināšana ir jāgarantē (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 29. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 36. punkts).
- 36 Pienākums nodrošināt, lai civiltiesiskās atbildības apdrošināšana segtu mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu trešām personām, tomēr ir jānošķir no šī kaitējuma atlīdzības apmēra, kas izriet no apdrošinātās personas civiltiesiskās atbildības. Proti, pirmais tiek definēts un garantēts Savienības tiesiskajā regulējumā, savukārt otrais būtībā ir reglamentēts valsts tiesībās (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 30. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 46. punkts).
- 37 No Direktīvas 2009/103 mērķa un teksta izriet, ka ar to – tāpat kā ar direktīvām, kas ar to kodificētas, – nav paredzēts saskaņot dalībvalstīs pastāvošās civiltiesiskās atbildības sistēmas un ka atbilstoši pašlaik spēkā esošajām Savienības tiesībām dalībvalstis var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama ceļu satiksmes negadījumiem saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 31. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 47. punkts).
- 38 Līdz ar to, tostarp ņemot vērā Direktīvas 2009/103 1. panta 2. punktu, atbilstoši pašlaik spēkā esošajām Savienības tiesībām dalībvalstis principā savā civiltiesiskās atbildības sistēmā var brīvi noteikt, kādi transportlīdzekļu izraisīti zaudējumi ir jāatlīdzina, šo zaudējumu atlīdzības apmēru un personas, kurām ir tiesības saņemt minēto atlīdzību (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 32. punkts, kā arī 2014. gada 23. janvāris, *Petillo*, C-371/12, EU:C:2014:26, 30. punkts).
- 39 To ņemot vērā, dalībvalstīm ir jānodrošina, ka civiltiesiskā atbildība saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu, kas piemērojama atbilstoši šo valstu tiesību normām, ir apdrošināta atbilstoši Direktīvas 2009/103 noteikumiem (spriedumi, 2014. gada 23. janvāris, *Petillo*, C-371/12, EU:C:2014:26, 31. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 7. septembris, *Neto de Sousa*, C-506/16, EU:C:2017:642, 30. punkts).
- 40 Turklāt dalībvalstīm sava kompetence šajā jomā ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, un valsts tiesību normas par tāda kaitējuma atlīdzību, kas nodarīts ceļu satiksmes negadījumos saistībā ar transportlīdzekļu lietošanu, nevar atņemt šai direktīvai tās lietderīgo iedarbību (spriedumi, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 33. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 48. punkts).

- 41 Attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu radīta tāda kaitējuma obligātās apdrošināšanas segumu, kas ir jāatlīdzina saskaņā ar valsts tiesību aktiem par civiltiesisko atbildību, ir jānorāda, ka, lai gan, protams, Direktīvas 2009/103 3. panta otrajā daļā dalībvalstīm ir atstāta brīvība noteikt sedzamās atbildības apjomu un obligātās apdrošināšanas seguma noteikumus, šī brīvība ir ierobežota ar šo direktīvu, ciktāl ar to ir noteikts pienākums segt noteikta veida kaitējumus līdz noteiktām minimālajām summām. Starp šiem obligāti atlīdzināmo kaitējumu veidiem, kā tas ir precizēts Direktīvas 2009/103 3. panta pēdējā daļā, ir “kaitējums īpašumam” (pēc analogijas skat. spriedumu, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 34. un 37. punkts).
- 42 Tomēr, lai iesniedzējtiesai šajā lietā sniegtu lietderīgu atbildi, nav jāprecizē jēdziena “kaitējums īpašumam” tvērums Direktīvas 2009/103 3. panta pēdējās daļas izpratnē, bet gan pietiek atgādināt, ka attiecībā uz to, kuras personas ir tiesīgas saņemt atlīdzinājumu par kaitējumu īpašumam, pirmkārt, no šīs direktīvas 1. panta 2. punkta, lasot to kopsakarā ar tās 3. panta pirmo daļu, izriet, ka aizsardzība atbilstoši minētajai direktīvai ir jāsniedz ikvienai personai, kurai saskaņā ar valsts tiesību normām par civiltiesisko atbildību ir tiesības uz mehānisko transportlīdzekļu radītā kaitējuma atlīdzību (spriedums, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 42. punkts).
- 43 Otrkārt, lai gan, protams, Direktīvas 2009/103 12. pantā ir identificētas konkrētas cietušo personu kategorijas un ir paredzēts obligāts segums šī panta 1. un 2. punktā identificēto personu kategorijām nodarītiem miesas bojājumiem, kā arī miesas bojājumu un kaitējuma īpašumam segums minētā panta 3. punktā identificēto personu kategorijām, ja šīm personām ir tiesības uz atlīdzību atbilstoši valsts civiltiesību normām, un lai gan, protams, šīs direktīvas mērķis nav ierobežot aizsargājamo personu loku, bet, gluži otrādi, ar to ir noteikts pienākums atlīdzināt kaitējumu, kas nodarīts atsevišķām personām, kuras tiek uzskatītas par īpaši neaizsargātām (šajā ziņā skat. spriedumu, 2013. gada 24. oktobris, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 43. punkts), tomēr ir jākonstatē, ka tādos apstākļos kā pamatlietā aplūkotie bojātas puspiekabes īpašnieks vai turētājs neietilpst nevienā no šīm cietušo personu kategorijām, attiecībā uz kurām minētajā direktīvā ir paredzēts pienākums iejaukties tā transportlīdzekļa lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošinātajam, kurš ir izraisījis šo kaitējumu.
- 44 Turklāt, lai gan Tiesa patiešām ir vairākkārt atzinusi, ka, lai nodrošinātu Savienības tiesību normu par civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu lietderīgo iedarbību, šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā valsts tiesiskais regulējums, kas šo lietderīgo iedarbību apdraud, ciktāl, pēc savas ierosmes izslēdzot vai nesamērīgi ierobežojot cietušās personas tiesības uz mehānisko transportlīdzekļu obligātās apdrošināšanas atlīdzību, šīs tiesību normas neļauj īstenot Savienības likumdevēja pastāvīgi izvirzīto un stiprināto mērķi aizsargāt transportlīdzekļu izraisītos negadījumos cietušās personas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 14. septembris, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, 38. un 49. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra), tā tas nav tāda valsts tiesiskā regulējuma interpretācijas gadījumā kā pamatlietā aplūkotais.
- 45 Proti, tādos apstākļos kā pamatlietā bojātas puspiekabes īpašnieks vai turētājs nevar tikt pielīdzināts šīm personām, kuras Savienības likumdevējs ir uzskatījis par īpaši neaizsargātām, nedz arī tikt uzskatīts par tādu, kas pieder pie cietušajiem, ar ko būtu pamatota šāda Savienības tiesību interpretācija.
- 46 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā, otrā un pēdējā daļa, lasot tās kopsakarā ar tās 1. panta 1. un 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tām nav pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma interpretācija, ar kuru no apdrošināšanas seguma un līdz ar to – no atlīdzības atbilstoši obligātajai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar vilcēja izmantošanu tiek izslēgts kaitējums īpašumam, ko šis vilcējs ir nodarījis tam piekabīnātai puspiekabī brīdī, kad noticis ceļu satiksmes negadījums.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 47 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, otrā un pēdējā daļa, lasot tās kopsakarā ar tās 1. panta 1. un 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tām nav pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma interpretācija, ar kuru no apdrošināšanas seguma un līdz ar to – no atlīdzības atbilstoši obligātajai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar vilcēja izmantošanu tiek izslēgts kaitējums ipšumam, ko šis vilcējs ir nodarījis tam piekabinātai puspiekabei brīdī, kad noticis ceļu satiksmes negadījums.

[Paraksti]