

Lieta C-923/19**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2019. gada 17. decembris

Iesniedzējtiesa:

Tribunal Supremo (Spānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 28. novembris

Atbildētāja pirmajā instancē un kasācijas sūdzības iesniedzēja:

Van Ameyde España, S. A.

Prasītāja un atbildētāja kasācijas tiesvedībā:

GES Seguros un Reaseguros, S. A.

[..]

TRIBUNAL SUPREMO [AUGSTĀKĀ TIESA]

Sala de lo Civil [Civillietu palāta]

PLENO [PLĒNUMS]

[..]

FAKTISKIE APSTĀKĻI [oriģ. 2. lpp.]

PIRMKĀRT.- Pamatlieta, saistībā ar kuru iesniegts lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.

1.– 2014. gada 3. aprīlī notika ceļu satiksmes negadījums, kurā transportlīdzekļu sastāvs, ko veidoja vilcējs un puspiekabe, nobrauca no ceļa un apgāzās. Ceļu satiksmes negadījums notika vilcēja vadītāja neuzmanīgas braukšanas dēļ.

2.– Šajā dienā puspiekabe piederēja *Caixarenting, S. A. U.* un bija iznomāta nomaksas pirkuma režīmā uzņēmumam *Primafrío, S. L.* (turpmāk tekstā – “*Primafrío*”), kas iegādājoties polisi no [apdrošināšanas] kompānijas *Ges, Seguros*

un *Reaseguros, S. A.* (turpmāk tekstā – “*GES*”), bija apdrošinājis minēto transportlīdzekli pret bojājumiem un zaudējumiem. Puspiekabes obligāto civiltiesisko atbildību par trešajām personām nodarītajiem zaudējumiem apdrošināja [apdrošināšanas] kompānija *Seguros Bilbao* (nepiedalās šajā tiesvedībā).

Savukārt vilcējs piederēja Portugāles uzņēmumam *Doctrans Transportes Rodovitarios de Mercadería LDA* (turpmāk tekstā – “*Doctrans*”), un obligātā civiltiesiskā atbildība bija apdrošināta arī Portugāles [apdrošināšanas] kompānijā *Acoreana*, kuru Spānijā pārstāvēja kompānija *Van Ameyde España, S. A.* (*Van Ameyde & Aficresa, S. A.* saskaņā ar pilnvarojumu apliecinošu dokumentu; turpmāk tekstā – “*Van Ameyde*”).

Gan Spānijas uzņēmums, kas nomāja puspiekabi nomaksas pirkuma režīmā (*Primafrío*), gan vilcēja īpašnieks no Portugāles (*Doctrans*) bija uzņēmumi, kas piederēja vienīgajam dalībniekam komersantam *Krone-Mur Servifrío, S. L* (vienīgais īpašnieks).

3.– *GES* atlīdzināja *Primafrío* 34 977,33 EUR par puspiekabei nodarītajiem zaudējumiem (puspiekabei nodarīto zaudējumu summa, atskaitot franšīzi).

4.– 2015. gada 13. martā puspiekabes apdrošinātāja (*GES*) cēla šo prasību pret vilcēja apdrošinātāju (*Van Ameyde*), lūdzot piespriest *Van Ameyde* atlīdzināt *GES* šo summu 34 977,33 EUR apmērā un likumiskos procentus. Tā būtībā apgalvoja, ka atbilstoši faktu rašanās laikā spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam gan vilcējs, gan puspiekabe bija atsevišķi transportlīdzekļi, kas piederēja dažādiem īpašniekiem, un katrs no viņiem bija iegādājies obligātās apdrošināšanas polisi [oriģ. 3. lpp.], tāpēc puspiekabi nevarēja uzskatīt par vilcēja kravu vai ar to pārvadātu lietu.

5.– *Van Ameyde* iebilda pret šo prasību. Tā apgalvoja, ka tā bija jānoraida, jo lietā bija piemērojami apdrošināšanas gadījuma izņēmumi, kas ir paredzēti pārstrādātā Likuma par civiltiesisko atbildību un mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas apdrošināšanu, kas apstiprināts ar Karaļa 2004. gada 29. oktobra Leģislatīvo dekrētu 8/2004 (turpmāk tekstā – “*LRCSCVM*”), 5. panta 1. punktā, jo saskaņā ar šīs tiesību normas otro ievilkumu vilcēja obligātā apdrošināšana nesedza pārvadātajām lietām nodarītos zaudējumus, šajā gadījumā esot bijis jāuzskata, ka puspiekabe bija vilcēja krava vai [ar to] pārvadātā lieta.

6.– *Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado* [La Palma de Kondado Pirmās instances tiesa Nr. 1] ar 2016. gada 14. jūlija spriedumu noraidīja prasību. Tā uzskatīja, ka lietā bija jāpiemēro apdrošināšanas gadījuma izņēmumi, kas attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu bija paredzēti *LRCSCVM* 5. panta 2. punkta pirmajā ievilkumā, kurš attiecas uz zaudējumiem, kas nodarīti ar vilcēju pārvadātajām precēm, jo puspiekabe bija jāuzskata par “kravu vai pārvadāto preci”.

7.– Prasītāja *GES* iesniedza apelācijas sūdzību, lūdzot apmierināt prasību, jo puspiekabi nevarēja pielīdzināt pārvadātajām lietām. Tā uzsvēra, ka minētā izslēgšana no apdrošināšanas seguma – kā jebkura cita izslēgšana ir interpretējama šauri –, attiecas tikai uz zaudējumiem, kas nodarīti “[apdrošinātajā transportlīdzeklī] pārvadātajām precēm”, un nevis “ar” apdrošināto transportlīdzekli pārvadātajām precēm, kā tas bija puspiekabes gadījumā, jo puspiekabe un vilcējs ir atsevišķi transportlīdzekļi katrs ar savu obligāto apdrošināšanu un tādējādi tā esot trešā persona attiecībā uz obligāto apdrošināšanu, kas sedzot vilcēja [īpašnieka] civiltiesisko atbildību. Atbildētāja iebilda pret apelācijas sūdzību, uzsverot, ka puspiekabe bija vilcēja krava, jo tas bija transportlīdzeklis, kas bija savienots ar vilcēju, lai pārnestu būtisku masas daļu.

8.– *Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.ª* [Velvas provinces tiesas 2. nodaļa] ar 2016. gada 22. decembra spriedumu pilnībā apmierināja prasību. Tā uzskatīja, ka puspiekabe nebija uzskatāma par [orig. 4] vilcēja kravu, jo, pirmkārt, *LRCSCVM* 5. panta 2. punkta otrais ievilkums attiecas uz zaudējumiem, kas nodarīti “ar [apdrošinātajā transportlīdzeklī] pārvadātajām lietām”, un nevis “ar” apdrošināto transportlīdzekli pārvadātajām lietām; un, otrkārt, netika pieņemts arguments, saskaņā ar kuru puspiekabe ietekmē [transportlīdzekļa] vadīšanu, apgrūtinot manevrēšanas iespējas un veicinot vilcēja vadītāja kontroles zaudēšanu, kā rezultātā tiek izraisīts ceļu satiksmes negadījums, jo arī pasažieru pārvadājumiem paredzētajā transportlīdzeklī, pasažieri ir krava un var ietekmēt vadīšanu, lai arī šī iemesla dēļ viņi nav atbildīgi par ceļu satiksmes negadījumu.

OTRKĀRT.– *Kasācijas sūdzība un lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.*

1.– *Van Ameyde* par *Audiencia Provincial* spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību, pamatojoties uz *LRCSCVM* 5. panta 2. punkta pārkāpumu, un lūdza noraidīt prasību, jo puspiekabei nodarītie zaudējumi tika izslēgti no vilcēja obligātā apdrošināšanas seguma. Kasācijas sūdzība tika pieņemta izskatīšanai.

2.– Pēc vairākām apspriedēm, lai pieņemtu nolēmumu par kasācijas sūdzību, tika izvērtēta iespēja iesniegt Tiesai lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, tāpēc tika nolemts uzklaut puses par nepieciešamību uzsākt prejudiciāla nolēmuma tiesvedību. Šo priekšlikumu atbalstīja abas puses, un *Van Ameyde* it īpaši lūdza, lai [uzdotajā] jautājumā konkrēti norādītu, ka puspiekabe ir funkcionāla vienība ar vilcēju, kura vadītājs ir atbildīgs par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu.

TREŠKĀRT.– *Pušu identificēšana*

1.– [omissis: pušu apraksts, skat. virsrakstu] [orig. 5. lpp.]

JURIDISKAIS PAMATOJUMS

PIRMKĀRT.– *Savienības tiesības*

1.– 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 1. pantā ir šādas definīcijas:

“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”.

Saskaņā ar tās 3. pantu (“Transportlīdzekļu obligātā apdrošināšana”):

“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.

[..]

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

2.– Saskaņā ar šo tiesisko regulējumu Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz jebkuru Eiropas Savienībā (ES) reģistrētu transportlīdzekli, kuram ir transportlīdzekļa reģistrācijas apliecība un kurš tādējādi ir piemērots braukšanai, pastāv pienākums apdrošināt civiltiesisko atbildību (spriedums, 2018. gada 4. septembris, lieta C-80/17 [EU:C:2018:661]).

3.– Lai arī vilcējs un puspiekabe ir atsevišķi transportlīdzekļi un līdz ar to obligātā apdrošināšana tiem ir piemērojama atsevišķi, minētajā direktīvā nav skaidra noteikuma par to, kā ceļu satiksmes negadījuma gadījumā, kurā iesaistīts transportlīdzekļu kopums, jānosaka atbildība attiecībā uz trešām personām vai savstarpēji.

OTRKĀRT. – *Valsts tiesības.* [oriģ. 6. lpp.]

1.– *LRCSCVM*¹ 1. panta (“Par civiltiesisko atbildību”) 1. punktā ir noteikts.

“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.

¹ – *Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de mehāniskie transportlīdzekļi, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre* [Pārstrādātais Likums par civiltiesisko atbildību un mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas apdrošināšanu, kas apstiprināts ar 2004. gada 29. oktobra Karaļa Dekrētlikumu Nr. 8/2004], publicēts 2004. gada 5. novembra *Boletín Oficial del Estado*.

[..]

Īpašnieks, kurš nav transportlīdzekļa vadītājs, ir atbildīgs par vadītāja izraisītajiem miesas un īpašuma bojājumiem, 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”.

LRCSCVM 2. panta (“Par apdrošināšanas pienākumu”) 1. punktā ir noteikts:

“Ikvienam īpašniekam, kam pieder mehāniskais transportlīdzeklis, kura parastā atrašanās vieta ir Spānijā, ir pienākums noslēgt un uzturēt spēkā apdrošināšanas līgumu par katru viņa īpašumā esošo transportlīdzekli, kas atbilstoši obligātās apdrošināšanas seguma ierobežojumiem sedz 1. pantā minēto civiltiesisko atbildību [..]”.

2.– *Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor* (Noteikumi par obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu), kas kodificēts ar 2008. gada 12. septembra *Real Decreto 1507/2008* [Karaļa dekrētu Nr. 1507/2008]², 1. panta 2. punktā ir noteikts:

“Mehāniskie transportlīdzekļi attiecībā uz obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļu izmantošanu ir visi braukšanai pa sauszemi piemēroti transportlīdzekļi, kas ir darbināmi ar dzinēju, ieskaitot mopēdus, specializētos transportlīdzekļus, piekabes un puspiekabes [..]”.

Tāpat *Reglamento General de Vehículos* (Vispārējais transportlīdzekļu likums), kas apstiprināts ar Karaļa 1998. gada 23. decembra dekrētu Nr. 2822/1998³, ir iekļauts transportlīdzekļu klašu un kategoriju saraksts (II pielikums); tā 5. punktā vilcējs un puspiekabe ir minēti kā atsevišķi transportlīdzekļi, lai arī abi kopā var veidot transportlīdzekļu sastāvu.

3.– Saskaņā ar *Tribunal Supremo* [Augstākās tiesas] judikatūru, atbildība pret cietušajām trešām personām saistībā ar dažādu transportlīdzekļu sastāva elementu [izmantošanu] ir solidāra un Noteikumu par obligāto apdrošināšanu 19. panta (“Zaudējumu rašanās un to izraisītāji”) 2. punktā ir noteikts, kā savstarpēji ir jāsadala atbildība: **[oriģ. 7. lpp.]**

“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 attiecīgā elementa vainu, katrs apdrošinātājs pilda apdrošinātāju starpā noslēgtajos līgumos minētos pienākumus vai, ja tādu nav, proporcionāli

² – Publicēts 2008. gada 13. septembra *Boletín Oficial del Estado*.

³ – Publicēts 1999. gada 26. janvāra *Boletín Oficial del Estado*.

gada riska prēmijas apmēram attiecībā uz katru apdrošināšanas polisē norādīto transportlīdzekli”.

Tomēr šajā tiesību normā nav noteikts, kā savstarpēji jārikojas transportlīdzekļu sastāva apdrošinātājiem, ja vienam no tā elementiem (puspiekabe) nodarītie zaudējumi, kā tas ir izskatāmajā gadījumā, ir pilnībā attiecināmi tikai uz citu – šajā gadījumā tie ir radušies vilcēja vadītāja neuzmanīgas braukšanas dēļ. Proti, tajā nav atrisināta problēma par to, vai puspiekabei radītie materiālie zaudējumi ir jāsedz vilcēja obligātajai apdrošināšanai.

LRCSCVM 5. panta (“Par apdrošināšanas pienākumu”) 2. punktā ir noteikts:

“Obligātās apdrošināšanas segums neattiecas arī uz bojājumiem precēm, kas šīm precēm nodarīti ar apdrošināto transportlīdzekli, tajā pārvadātajām lietām vai precēm, kas pieder apdrošināšanas ņēmējam, apdrošinātajam, īpašniekam vai vadītājam, kā arī laulātajam vai radniekiem līdz trešajai radniecības pakāpei vai saistībā ar laulības saitēm”.

TREŠKĀRT.- *Šaubas, kas pamato lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu*

1.– Spriedumā, par kuru iesniegta kasācijas sūdzība, *LRCSCVM* 5. pants ir interpretēts tādējādi, ka puspiekabe nav uzskatāma par vilcēja kravu vai ar to pārvadātu lietu, tāpēc tika nospriests, ka izslēgšana no apdrošināšanas seguma nav piemērojama un ka puspiekabei nodarītos zaudējumus sedz vilcēja obligātā apdrošināšana. Atbildētāja un kasācijas sūdzības iesniedzēja uzskata, ka [puspiekabe] ir krava un ka tai nodarītie zaudējumi ir izslēgti no obligātās apdrošināšanas seguma, ja it īpaši tiek uzskatīts, ka ceļu satiksmes negadījums notika brīdī, kad vilcējs un puspiekabe bija funkcionāla vienība.

2.– Šīs divas atšķirīgas *LRCSCVM* 5. panta interpretācijas ir sniegtas arī spriedumos, kuras ir pasludinājušas Spānijas provinces tiesas, apelācijas tiesas civillietās un komerclietās.

Piemēram, tādos gadījumos kā izskatāmais tās uzskata, ka puspiekabei nodarītie zaudējumi ir izslēgti no vilcēja [oriģ. 8] obligātās apdrošināšanas seguma [omissis: tās min divus provinces tiesu spriedumus]. Katrā no šiem spriedumiem to pamatojumam tās min šīs *Sala de lo Civil del Tribunal Supremo* [Augstākās tiesas Civillietu palātas] 1996. gada 1. aprīļa spriedumu [...], kurā tā nosprieda, ka puspiekabei nodarītie zaudējumi ir izslēgti [no vilcēja obligātās apdrošināšanas seguma] saskaņā ar noteikumu par vilcēja brīvprātīgu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, kura redakcija bija ļoti līdzīga *LRCSCVM* 5. panta redakcijai.

Savukārt [citas tiesas] uzskata, ka puspiekabei nodarītie zaudējumi nav izslēgti no vilcēja obligātās apdrošināšanas [omissis: tās min divus provinces tiesu spriedumus].

3.– [omissis: valsts tiesiskais regulējums par *Tribunal Supremo* judikatūru un kasācijas sūdzību]

4.– Saskaņā ar Tiesas judikatūru attiecībā uz LESD 267. panta interpretāciju, ja valsts tiesa uzskata, ka lietā ir piemērojama, pēc tās domām, ar Eiropas tiesību sistēmu nesaderīga valsts tiesību norma, tai ir jāiesniedz lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ar nosacījumu, ka tās šaubas tā nevar kļiedēt pati un ka tās nolēmumu nevar pārsūdzēt parastā kārtībā (EST spriedums, 2015. gada 9. septembris, C-160/14 [EU:C:2015:565]).

5.– Šīs Palātas šaubas, kuru dēļ tā nolēma iesniegt Tiesai šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir par to, vai *LRCSCVM* 5. panta interpretācija, saskaņā ar kuru no vilcēja obligātās apdrošināšanas seguma ir izslēgti puspiekabei nodarītie zaudējumi tādos **[oriģ. 9. lpp.]** gadījumos kā pamatlietā aplūkotais, uzskatot, ka puspiekabe ir pielīdzināma kravai vai “pārvadātajām lietām”, vai tostarp uzskatot, ka vilcējs un puspiekabe ir viens vienīgs transportlīdzeklis, kuru attiecīgās obligātās apdrošināšanas sedz tikai materiālos zaudējumus, kuri ir radušies trešām personām, kas nav viena vai otra transportlīdzekļa īpašnieks, mazina vai ierobežo materiālo zaudējumu seguma apjomu ar mehānisko transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu, kas ir paredzēta Direktīvas 2009/103/EK 3. panta pēdējā daļā, skatot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. pantu.

REZOLUTĪVĀ DAĻA

PALĀTA NOLEMJ: Saskaņā ar iepriekš izklāstīto, *Pleno de la Sala Primera, de lo Civil, del Tribunal Supremo del Reino de España* [Spānijas Karalistes Augstākās tiesas Civillietu pirmās palātas plēnums] nolemj iesniegt Eiropas Savienības Tiesai šādu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu:

Vai 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 pēdējā daļā, skatot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. pantu, netiek pieļauta valsts tiesiskā regulējuma (Likuma par civiltiesisko atbildību un mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas apdrošināšanu 5. panta 2. punkts) interpretācija, saskaņā ar kuru tādos gadījumos kā pamatlietā aplūkotais puspiekabei nodarītie zaudējumi ir izslēgti no vilcēja obligātās apdrošināšanas seguma, jo puspiekabe tiek pielīdzināta vilcējā pārvadātajām lietām vai tādēļ, ka saistībā ar materiālajiem zaudējumiem tiek uzskatīts, ka puspiekabe un vilcējs veido vienu transportlīdzekli?

[..] **[oriģ. 10. lpp.]** [..] [*omissis*: valsts procesuālo tiesību jautājumi un paraksti]