



Prese un informācija

Eiropas Savienības Tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 71/21
Luksemburgā, 2021. gada 29. aprīlī

Spriedums lietā C-383/19
Powiat Ostrowski/Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana ir obligāta, ja attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī un nav likumīgi izņemts no aprites

No šāda pienākuma nevar atbrīvot tikai tādēļ, ka reģistrētais transportlīdzeklis konkrētajā brīdī nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ

2018. gada 7. februārī Polijas teritoriālā pašvaldība *Powiat Ostrowski* (Ostrovas apriņķis, Polija) tiesas ceļā pēc konfiskācijas rīkojuma ieguva īpašumā Polijā reģistrētu transportlīdzekli. Pēc šī rīkojuma paziņošanas 2018. gada 20. aprīlī apriņķis transportlīdzekli apdrošināja no nākamās administrācijas darba dienas, proti, no pirmdienas, 2018. gada 23. aprīļa.

Nemot vērā transportlīdzekļa slikto tehnisko stāvokli, *Powiat Ostrowski* nolēma nosūtīt to likvidēšanai. Pamatojoties uz demontāžas stacijas izsniegto apliecinājumu, 2018. gada 22. jūnijā transportlīdzeklis tika svītrots no reģistra.

2018. gada 10. jūlijā *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (Apdrošināšanas garantiju fonds, Polija) uzlika *Powiat Ostrowski* naudas sodu 4200 Polijas zlotu (PLN) (aptuveni 933 EUR) apmērā par to, ka tas nav izpildījis pienākumu noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu saistībā ar šī transportlīdzekļa lietošanu laikposmā no 2018. gada 7. februāra līdz 22. aprīlim.

Powiat Ostrowski vērsās *Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim* (Ostrovas Velkopolskas rajona tiesa, Polija) ar prasību konstatēt, ka strīdīgajā laikposmā tam nebija pienākuma apdrošināt transportlīdzekli. Šī tiesa jautāja Tiesai, vai pastāv pienākums noslēgt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu¹ attiecībā uz kādā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, kurš atrodas privātā teritorijā, tehniskā stāvokļa dēļ nav piemērots braukšanai un kuru tā īpašnieks ir nolēmis likvidēt.

Tiesa šodien pasludinātajā spriedumā nosprieda, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu ir obligāta gadījumā, ja attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī un ja šis transportlīdzeklis nav likumīgi izņemts no aprites atbilstoši piemērojamajam valsts tiesiskajam regulējumam.

Tiesas vērtējums

Pirmkārt, Tiesa norāda, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšana saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu principā ir obligāta tāda transportlīdzekļa gadījumā, kurš ir reģistrēts dalībvalstī un atrodas privātā teritorijā un kura īpašnieks to ir nolēmis likvidēt, pat ja šis transportlīdzeklis noteiktā brīdī nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ.

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 (OV 2009, L 263, 11. lpp.) 3. panta pirmā daļa.

Šajā ziņā Tiesa atgādina, ka jēdziens “transportlīdzeklis”² ir objektīvs un nav atkarīgs no tā, kā attiecīgais transportlīdzeklis tiek vai var tikt izmantots, vai arī no īpašnieka vai citas personas nodoma to faktiski izmantot.

Transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis var mainīties laika gaitā un tā iespējamā atjaunošana 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 braukšanai, būtu pietiekami, lai tam zustu transportlīdzekļa statuss, un tādējādi būtu pietiekami, lai izvairītos no apdrošināšanas pienākuma, tiktu apšaubīts jēdziena “transportlīdzeklis” objektīvais raksturs. Turklāt apdrošināšanas pienākums³ nav saistīts nedz ar transportlīdzekļa kā pārvietošanās līdzekļa izmantošanu konkrētā brīdī, nedz arī ar jautājumu, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir radījis kaitējumu. Tādēļ apdrošināšanas pienākumu nevar atcelt tikai tādēļ, ka reģistrēts transportlīdzeklis konkrētā brīdī nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ un tāpēc nevar radīt kaitējumu, pat ja tas tā ir jau kopš īpašumtiesību uz to pārejas brīža. Tāpat tas vien, ka īpašniekam vai citai personai ir nodoms likvidēt transportlīdzekli, neļauj uzskatīt, ka tas zaudē “transportlīdzekļa” statusu un ka tādēļ uz to neattiektos šis apdrošināšanas pienākums. Proti, kvalifikācija par “transportlīdzekli” un apdrošināšanas pienākuma piemērojamība nevar būt atkarīgas no šiem subjektīvajiem faktoriem, jo tiktu apdraudēta šī pienākuma paredzamība, stabilitāte un turpinātība, kaut arī tas ir jāievēro, lai nodrošinātu tiesisko drošību.

Otrkārt, Tiesa nospriež, ka principā pienākums apdrošināt dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, kurš atrodas privātā teritorijā un kuru tā īpašnieks ir nolēmis likvidēt, pat ja noteiktā brīdī tas nav piemērots braukšanai tehniskā stāvokļa dēļ, ir saistošs, pirmām kārtām, lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzību, ņemot vērā, ka kompensācijas iestādes obligātā iesaistīšanās attiecībā uz kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem, ko izraisījis neapdrošināts transportlīdzeklis⁴, ir paredzēta tikai gadījumā, ja apdrošināšanas līguma noslēgšana ir obligāta. Proti, šī interpretācija nodrošina, ka šiem cietušajiem katrā ziņā kompensāciju izmaksā vai nu apdrošinātājs saskaņā ar šim nolūkam noslēgtu līgumu, vai arī kompensācijas iestāde gadījumā, ja negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis nav apdrošināts vai ja tas nav ticis identificēts. Otrām kārtām, tā ļauj labāk ievērot mērķi nodrošināt gan transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, gan tajos esošu personu brīvu pārvietošanos. Proti, tikai tad, ja ir ieviesta robusta sistēma mehānisko transportlīdzekļu negadījumos iespējamo cietušo aizsardzībai, dalībvalstīm⁵ var prasīt, lai tās neveic sistēmiskas pārbaudes attiecībā uz apdrošināšanu tiem transportlīdzekļiem, kas ierodas to teritorijā no citām dalībvalstīm, un tas ir būtiski šīs pārvietošanās brīvības nodrošināšanai.

Treškārt, Tiesa precizē, ka, lai uz transportlīdzekli neattiektos apdrošināšanas pienākums, tas oficiāli ir jāizņem no aprites saskaņā ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu. Proti, lai gan transportlīdzekļa reģistrācija principā apliecina tā piemērotību braukšanai un tādējādi tā izmantošanai par pārvietošanās līdzekli, reģistrēts transportlīdzeklis objektīvi var būt pilnībā nepiemērots braukšanai sliktā tehniskā stāvokļa dēļ. Šis nespējas pārvietoties un “transportlīdzekļa” statusa zaudēšanas konstatējums tomēr ir jāveic objektīvi. Šajā ziņā, lai gan attiecīgā transportlīdzekļa svītrosana no reģistra var būt šāds objektīvs konstatējums, Savienības tiesībās⁶ nav paredzēts veids, kādā transportlīdzeklis var tikt likumīgi izņemts no aprites. Līdz ar to saskaņā ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu šo izņemšanu no aprites var konstatēt citādi, nevis svītrojot attiecīgo transportlīdzekli no reģistra.

ATGĀDINĀJUMS. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ļauj dalībvalstu tiesām to tiesvedības ietvaros uzdot jautājumus Tiesai par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esamību. Tiesa

² Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punkts.

³ Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā daļa.

⁴ Direktīvas 2009/103 10. panta 1. punkts.

⁵ Direktīvas 2009/103 4. pants.

⁶ Direktīva 2009/103.

neiztiesā strīdus, ko izskata valstu tiesas. Valsts tiesai ir jāatrisina lieta saskaņā ar Tiesas nolēmumu. Šis nolēmums līdzīgā veidā ir saistošs citām valstu tiesām, kurām ir jāatrisina līdzīgas problēmas.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

[Pilns sprieduma teksts](#) tiek publicēts CURIA mājas lapā pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127