TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2018. gada 15. novembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana – Direktīva 72/166/EEK – 3. panta 1. punkts – Jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" – Negadījums, kurā ir iesaistīti divi stāvvietā novietoti transportlīdzekļi – Mantisks kaitējums, ko transportlīdzeklim ir nodarījis blakus stāvoša transportlīdzekļa pasažieris, atverot tā durvis

Lieta C-648/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko Augstākā tiesa (Latvija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2017. gada 13. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2017. gada 20. novembrī, tiesvedībā

AS "BTA Baltic Insurance Company", agrāk "*Balcia Insurance" SE*,

pret

AS "Baltijas Apdrošināšanas Nams".

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: otrās palātas priekšsēdētājs, kas pilda sestās palātas priekšsēdētāja pienākumus, A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] (referents), tiesneši K. G. Fernlunds [*C. G. Fernlund*] un S. Rodins [*S. Rodin*],

ģenerāladvokāts: Ī. Bots [*Y. Bot*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– AS "BTA Baltic Insurance Company" vārdā – E. Matveja un *W. Stockmeyer*,

– AS "Baltijas Apdrošināšanas Nams" vārdā – A. Pečerica,

– Latvijas valdības vārdā – I. Kucina un V. Soņeca, pārstāves,

– Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *P. Garofoli*, *avvocato dello Stato*,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

* Tiesvedības valoda – latviešu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *K.-P. Wojcik* un A. Sauka, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes Direktīvas 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.; turpmāk tekstā – "Pirmā direktīva") 3. panta 1. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp AS "BTA Baltic Insurance Company", agrāk "*Balcia Insurance" SE* (turpmāk tekstā – "BTA"), un AS "Baltijas Apdrošināšanas Nams" (turpmāk tekstā – "BAN") par apdrošināšanas atlīdzības, ko BTA ir izmaksājusi vienam no saviem klientiem, atmaksu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 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.) tika atcelta Pirmā direktīva un 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.; turpmāk tekstā – "Otrā direktīva"). Tomēr, ņemot vērā datumu, kurā norisinājās ar pamatlietu saistītie fakti, pamatlietu reglamentē atceltās direktīvas.

4 Pirmās direktīvas 1. pantā bija noteikts:

"Šajā direktīvā:

[..]

2) "cietusī persona" ir ikviena persona, kam ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis;

[..]."

5 Saskaņā ar šīs direktīvas 3. panta 1. punktu:

"Katra dalībvalsts, ievērojot 4. 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 tā apmēriem."

6 Otrās direktīvas 2. panta 1. punktā bija paredzēts:

"Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri likumos paredzētie vai līgumā noteiktie noteikumi, kas iekļauti apdrošināšanas polisē, kura izsniegta saskaņā ar [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktu, un kas transportlīdzekļu lietošanas vai vadīšanas apdrošināšanu neattiecina uz:

– personām, kam nav tiešu vai netiešu atļauju,

vai

– personām, kam nav attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja apliecības,

vai

– personām, kuras ir pārkāpušas obligātās tehniskās prasības attiecībā uz attiecīgā transportlīdzekļa stāvokli un drošību,

piemērojot [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktu, tiktu uzskatīti par spēkā neesošiem attiecībā uz prasījumiem, ko iesniedz trešās personas, kuras ir negadījumā cietušie.

[..]"

7 Šīs direktīvas 3. pantā bija paredzēts:

"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 1. panta 1. punktu, pamatojoties uz šo radniecību nedrīkst izslēgt no apdrošināšanas attiecībām attiecībā uz miesas bojājumiem."

Latvijas tiesības

8 Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma (ar ko ir transponēta Pirmā direktīva un Otrā direktīva, turpmāk tekstā – "Obligātās apdrošināšanas likums") 1. pantā ir noteikts:

"Likumā ir lietoti šādi termini:

[..]

2) apdrošināšanas gadījums – ceļu satiksmes negadījums, kuram iestājoties paredzēta apdrošināšanas atlīdzības izmaksa.

[..]"

9 Šī likuma 3. pantā ir noteikts:

"(1) Obligātās apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība (turpmāk – īpašnieka civiltiesiskā atbildība) par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai.

(2) Īpašnieka civiltiesisko atbildību par katru ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekli apdrošina ikviens transportlīdzekļa īpašnieks, noslēdzot attiecīgu apdrošināšanas līgumu. [..]"

10 Minētā likuma 18. pantā ir paredzēts:

"Iestājoties apdrošināšanas gadījumam, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, [..] saskaņā ar apdrošinātāja atbildības limitu atlīdzina [..] zaudējumus, kas ceļu satiksmes negadījumā nodarīti trešajai personai."

11 Saskaņā ar šī paša likuma 25. panta 1. punktu:

"Ceļu satiksmes negadījumā trešās personas mantai nodarītais zaudējums ir zaudējums, kas radies:

1) sakarā ar transportlīdzekļa bojājumu vai bojāeju; [..]

[..]."

12 Obligātās apdrošināšanas likuma 31. panta 10. punktā ir noteikts:

"Ja nodarītos zaudējumus saskaņā ar brīvprātīgās apdrošināšanas līgumu ir atlīdzinājusi cita apdrošināšanas sabiedrība, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis ceļu satiksmes negadījumā zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, [..] atlīdzina šajā likumā noteiktajā kārtībā aprēķinātās un izmaksātās atlīdzības summu."

13 Ceļu satiksmes likuma 1. pants ir formulēts šādi:

"Likumā ir lietoti šādi termini:

[..]

5) ceļu satiksme – attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem;

[..]

7) ceļu satiksmes negadījums – ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai vai videi, kā arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis."

14 Šī likuma 44. pantā ir noteikts:

"(1) Šā likuma vai citu ceļu satiksmes drošību reglamentējošu aktu pārkāpuma rezultātā nodarītais zaudējums ir jāatlīdzina.

(2) Par transportlīdzekļa ekspluatācijas rezultātā nodarīto zaudējumu atbild transportlīdzekļa īpašnieks vai valdītājs, ja viņš nepierāda, ka zaudējums radies nepārvaramas varas dēļ, ar paša cietušā nodomu vai cietušā rupjas neuzmanības dēļ vai arī citu iemeslu dēļ, kuri saskaņā ar likumu atbrīvo no atbildības par zaudējuma atlīdzību.

[..]"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

15 2008. gada 24. oktobrī stāvvietā pie lielveikala novietota transportlīdzekļa (turpmāk tekstā – "pirmais transportlīdzeklis") pasažieris, atverot tā aizmugurējās labās puses durvis, bojāja blakus stāvošā transportlīdzekļa (turpmāk tekstā – "otrais transportlīdzeklis") kreisās puses aizmugures daļas spārnu.

16 Negadījuma vietā otrā transportlīdzekļa īpašnieks un pirmā transportlīdzekļa vadītājs aizpildīja saskaņoto paziņojumu par ceļu satiksmes negadījumu, kurā pirmā transportlīdzekļa vadītājs atzina savu vainu un norādīja, ka pirmā transportlīdzekļa pasažieris ar tā aizmugures durvīm ir saskrāpējis otro transportlīdzekli.

17 BTA bija noslēgusi brīvprātīgās apdrošināšanas līgumu ar otrā transportlīdzekļa īpašnieku. Civiltiesiskā atbildība, kas izriet no pirmā transportlīdzekļa lietošanas, savukārt bija apdrošināta BAN.

18 BTA savam klientam, otrā transportlīdzekļa īpašniekam, atbilstoši ar viņu noslēgtajam apdrošināšanas līgumam izmaksāja summu 47,42 latu (LVL) (aptuveni 67,47 EUR) apmērā, kas atbilst izdevumiem, kuri radušies, lai novērstu šim transportlīdzeklim radītos zaudējumus, atskaitot pašrisku. Pēc tam šī sabiedrība lūdza BAN tai atlīdzināt radušos izdevumus.

19 BAN atteicās atlīdzināt šos izdevumus, jo negadījums, kas ir noticis, diviem transportlīdzekļiem stāvot, neesot atzīstams par "apdrošināšanas gadījumu" Obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē.

20 BTA pret BAN cēla prasību tiesā, lai panāktu, ka tiek atlīdzināta summa, ko tā ir izmaksājusi otrā transportlīdzekļa īpašniekam. Pirmās instances tiesa un apelācijas instances tiesa tās prasību apmierināja.

21 Izskatot BAN kasācijas sūdzību, Augstākā tiesa (Latvija) ar 2014. gada 28. marta spriedumu atcēla apelācijas instances tiesas spriedumu nepietiekama pamatojuma dēļ.

22 Izskatot lietu atkārtoti, Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Latvija) ar 2014. gada 20. maija spriedumu BTA prasību noraidīja, argumentējot, ka ceļu satiksmes negadījums notiek tikai tad, ja vismaz viens no negadījumā iesaistītajiem transportlīdzekļiem pārvietojas, un tādējādi šajā gadījumā BAN apdrošinātais risks nav iestājies. Turklāt šī tiesa uzskatīja, ka par otrajam transportlīdzeklim nodarītajiem zaudējumiem civiltiesiskā kārtībā ir atbildīgs nevis pirmā transportlīdzekļa vadītājs, bet gan tā pasažieris.

23 BTA par minēto spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību Augstākajā tiesā. Savas kasācijas sūdzības pamatojumam tā it īpaši norāda, ka jēdziena "apdrošināšanas gadījums" interpretācija, kādu atbalsta Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija, ir pretrunā mērķim aizsargāt cietušos pret transportlīdzekļu izraisītiem zaudējumiem, kas ir izvirzīts Savienības tiesiskajā regulējumā transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā, ka šāda transportlīdzekļa izmantošana var ietilpt jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana", pat ja tas ir novietots stāvēšanai, un ka, tā kā transportlīdzekļa īpašnieks saistībā ar transportlīdzekļu lietošanu atbild par zaudējumiem, ko trešajām personām ir nodarījuši tā pasažieri, uz šiem zaudējumiem attiecas šī transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana.

24 Iesniedzējtiesa jautā, vai stāvoša transportlīdzekļa durvju atvēršana ir "transportlīdzekļa izmantošana, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai", saskaņā ar 2014. gada 4. septembra spriedumu *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146) un vai tādējādi tā ietilpst jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana" Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē.

25 Iesniedzējtiesa šajā ziņā norāda, ka plašā definīcija, ko Tiesa šim jēdzienam esot sniegusi minētajā spriedumā, liecina par labu apstiprinošai atbildei uz šo jautājumu. Šī tiesa uzskata, ka pasažieru iekāpšana transportlīdzeklī un izkāpšana no tā ir transportlīdzekļa lietošanas izpausme un transportlīdzekļa ekspluatācija nevarot tikt pilnīgi pabeigta, pasažieriem paliekot transportlīdzeklī.

26 Gadījumā, ja uz minēto jautājumu tiktu sniegta apstiprinoša atbilde, iesniedzējtiesa jautā, vai Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā ietvertais jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" aptver arī gadījumus, kad transportlīdzekli lieto pasažieris.

27 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Pirmās direktīvas 1. panta 2. punktu jēdziens "cietusī persona" šīs direktīvas izpratnē nozīmē ikvienu personu, kurai ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis. Tā piebilst, ka minētās direktīvas 3. panta 1. punktā ir minēta transportlīdzekļu "lietošana", nevis tikai vadītāju atbildība.

28 Turklāt minētā tiesa norāda, ka Tiesa 2014. gada 4. septembra spriedumā *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146) ir precizējusi, ka šajā tiesību normā ietvertais jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai. Transportlīdzekļa durvju atvēršana, lai no tā izkāptu vai tajā iekāptu, esot šāda lietošana.

29 Šajos apstākļos Augstākā tiesa (Latvija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" aptver tādu situāciju kā pamatlietā, proti, stāvēšanai novietota transportlīdzekļa durvju atvēršanu?

2) Gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" aptver tādu situāciju kā pamatlietā, proti, kad kaitējums trešās personas īpašumam radies, transportlīdzekli lietojot pasažierim?

Par prejudiciālajiem jautājumiem

30 Uzdodot savus jautājumus, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas uzzināt, vai Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka šajā tiesību normā paredzētais jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" aptver situāciju, kurā stāvvietā novietota transportlīdzekļa pasažieris, atverot šī transportlīdzekļa durvis, ir saskrāpējis un bojājis tam blakus stāvošo transportlīdzekli.

31 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētais jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" nevar tikt atstāts katras dalībvalsts vērtējumam, bet ir autonoms Savienības tiesību jēdziens, kas saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ir jāinterpretē, ņemot vērā it īpaši šīs tiesību normas kontekstu un tiesiskā regulējuma, kurā tā ietilpst, mērķus (spriedumi, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 41. un 42. punkts, kā arī 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 31. punkts).

32 Savienības tiesiskā regulējuma mērķis transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā ir, pirmkārt, nodrošināt transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Eiropas Savienības teritorijā, kā arī to pasažieru brīvu pārvietošanos un, otrkārt, garantēt līdzvērtīgu attieksmi pret personām, kuras ir cietušas šādu transportlīdzekļu izraisītos ceļu satiksmes negadījumos, neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums ir noticis (šajā ziņā skat. spriedumus, 2012. gada 23. oktobris, *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, 26. punkts; 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 50. punkts, un 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 32. punkts).

33 Turklāt no šī tiesiskā regulējuma attīstības izriet, ka Savienības likumdevējs pastāvīgi ir izvirzījis un stiprinājis mērķi aizsargāt negadījumos cietušos pret transportlīdzekļu izraisītiem zaudējumiem (spriedumi, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 52.–55. punkts, kā arī 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 33. punkts).

34 Ņemot vērā šos apsvērumus, Tiesa ir nospriedusi, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka tajā ietvertais jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" ir attiecināms ne tikai uz ceļu satiksmi, proti, uz lietošanu pa koplietošanas ceļiem, bet ka šajā jēdzienā ietilpst transportlīdzekļa jebkāda veida izmantošana atbilstoši tā parastajai funkcijai (spriedumi, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, 59. punkts, un 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 34. punkts).

35 Šajā ziņā Tiesa ir precizējusi, ka, ciktāl Pirmās direktīvas 1. panta 1. punktā paredzētos mehāniskos transportlīdzekļus neatkarīgi no to īpašībām parasti ir paredzēts izmantot transportam, minētais jēdziens aptver transportlīdzekļa visa veida izmantošanu transportam (spriedums, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 37. un 38. punkts).

36 Šajā gadījumā ir jāuzskata, ka transportlīdzekļa durvju atvēršana ir tā izmantošana, kas atbilst tā kā transportlīdzekļa funkcijai, ciktāl tā ļauj ar šo transportlīdzekli pārvadāto vai pārvadājamo personu iekāpšanu tajā un izkāpšanu no tā vai preču iekraušanu tajā un izkraušanu no tā.

37 Šo secinājumu neietekmē tas, ka pamatlietā aplūkotie transportlīdzekļi negadījuma brīdī bija novietoti stāvēšanai un ka tie atradās stāvvietā.

38 Jāatgādina, pirmkārt, ka tas, ka negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis tā norises brīdī bija novietots stāvēšanai, pats par sevi vien neizslēdz, ka šī transportlīdzekļa izmantošana šajā brīdī varētu būt saistīta ar tā kā transportlīdzekļa funkciju un tādējādi ietilpt jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana" Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē (spriedums, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 39. punkts). Durvis parasti tiek atvērtas tikai tad, kad transportlīdzekļi ir novietoti stāvēšanai.

39 Turklāt Tiesa ir arī precizējusi, ka arī tam, vai attiecīgā transportlīdzekļa motors negadījuma brīdī darbojās, nav izšķirošas nozīmes (spriedums, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 39. punkts).

40 Runājot, otrkārt, par to, ka pamatlietā aplūkotie transportlīdzekļi atradās stāvvietā, ir jāatgādina, ka jēdziena "transportlīdzekļu lietošana" tvērums Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē nav atkarīgs no tā, kāds ir apvidus, kurā šis transportlīdzeklis tiek izmantots (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, 35. punkts, un 2017. gada 20. decembris, *Núñez Torreiro*, C-334/16, EU:C:2017:1007, 30. punkts).

41 Runājot par to, ka pamatlietā aplūkotais negadījums izriet nevis no pirmā transportlīdzekļa vadītāja rīcības, bet gan no tā pasažiera rīcības, vispirms ir jānorāda, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā vispārīgi ir noteikts, ka apdrošināšanai ir jāattiecas uz "civiltiesisko atbildību par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas [katras dalībvalsts] teritorijā".

42 Tādējādi – pretēji Polijas valdības paustajai nostājai saistībā ar atbildi, kāda būtu sniedzama uz otro jautājumu, – ne šī tiesību norma, ne citas to direktīvu tiesību normas, kas attiecas uz obligāto apdrošināšanu, neparedz, ka obligātā apdrošināšana attiektos tikai uz kādas noteiktas personu kategorijas, piemēram, transportlīdzekļa vadītāja, civiltiesisko atbildību.

43 Savukārt Otrās direktīvas 2. panta 1. punkts, kurā ir norāde uz "transportlīdzekļu lietošanu vai vadīšanu", un šīs direktīvas 3. pants, kurā ir atsauce uz "autovadītāju vai jebkuru citu personu [..], kas saskaņā ar civiltiesībām ir atbildīga par negadījumu un kuras atbildība ir [obligāti] apdrošināta", liek domāt, ka šī apdrošināšana attiecas uz civiltiesisko atbildību, kas izriet ne tikai no transportlīdzekļu vadīšanas, bet arī no citiem tā izmantošanas veidiem un no izmantošanas, kuru īsteno personas, kas nav transportlīdzekļa vadītājs.

44 No šī sprieduma 34. un 35. punktā minētās judikatūras izriet, ka jēdziens "transportlīdzekļu lietošana" Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē aptver "jebkādu" transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst tā parastajai funkcijai, proti, transporta funkcijai.

45 Šajā ziņā ir svarīgi uzsvērt, ka šī transportlīdzekļu izmantošana ir ne tikai to vadīšana, – tā ietver darbības, piemēram, šī sprieduma 36. punktā minēto, ko parasti veic arī pasažieri.

46 Visbeidzot ir jāatgādina, ka Savienības tiesiskais regulējums transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā nepieļauj, ka apdrošinātāja pienākums atlīdzināt zaudējumus tādā ceļu satiksmes negadījumā cietušajam, kurā ir iesaistīts apdrošināts transportlīdzeklis, būtu izslēgts, ja šo negadījumu ir izraisījusi persona, kas nav tā, kura ir paredzēta apdrošināšanas polisē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 1. decembris, *Churchill Insurance Company Limited* un *Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799, 33.–44. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

47 No iepriekš paustajiem apsvērumiem ir jāsecina – tas, ka pamatlietā aplūkotais negadījums izriet nevis no pirmā transportlīdzekļa vadītāja rīcības, bet gan no tā pasažiera rīcības, pats par sevi vien neizslēdz, ka šī transportlīdzekļa izmantošana šajā brīdī varētu atbilst tā transportlīdzekļa funkcijai un līdz ar to ietilpt jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana" Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta izpratnē.

48 Ņemot vērā visus iepriekš paustos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka šajā tiesību normā paredzētajā jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana" ietilpst situācija, kad stāvvietā novietota transportlīdzekļa pasažieris, atverot šī transportlīdzekļa durvis, ir saskrāpējis un bojājis tam blakus stāvošo transportlīdzekli.

Par tiesāšanās izdevumiem

49 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (sestā palāta) nospriež:

Padomes Direktīvas 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 3. panta 1. punkts ir interpretējams tādējādi, ka šajā tiesību normā paredzētajā jēdzienā "transportlīdzekļu lietošana" ietilpst situācija, kad stāvvietā novietota transportlīdzekļa pasažieris, atverot šī transportlīdzekļa durvis, ir saskrāpējis un bojājis tam blakus stāvošo transportlīdzekli.

Arabadjiev Fernlund Rodin

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2018. gada 15. novembrī.

Sekretārs
A. Calot Escobar

Priekšsēdētājs
K. Lenaerts