

Saņemšanas datums: 17.04.2020.

Tulkojums C-707/19 - 15

Polijas apsvērumi

Lieta C-707/19[[1]](#footnote-1)\*

# Dokumentu iesniedza:

Polijas Republika

# Lietas parastais nosaukums:

K. S.

# Iesniegšanas datums:

2020. gada 16. janvāris

Varšava, 2020. gada 16. janvāris

(..)

# EIROPAS SAVIENĪBAS TIESAS PRIEKŠSĒDĒTĀJAM UN TIESAS LOCEKĻIEM POLIJAS REPUBLIKAS RAKSTVEIDA APSVĒRUMI,

kas sniegti atbilstoši Protokola par Eiropas Savienības Tiesas statūtiem 23. pantam prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā lietā

# C-707/19

***K. S.***

**[valsts tiesa: *Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi* (Lodzas Centra rajona tiesa Lodzā, Polija)]**

Polijas Republikas pārstāvis:

**Boguslavs Majčina [*Bogusław Majczyna*]**

Nodošanas adrese:

# *Ministerstwo Spraw Zagranicznych* (Ārlietu ministrija)

# *al. J. Ch. Szucha 23*

* 1. ***Varsovie – POLOGNE* [oriģ. 2. lpp.]**

**I. LIETAS PRIEKŠMETS UN PREJUDICIĀLIE JAUTĀJUMI**

1. *Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi*  (Lodzas Centra rajona tiesa Lodzā) ir iesniegusi Tiesai lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C‑707/19 “K. S.”, kurā ceļu satiksmes negadījumā cietušais izvirzīja prasību pret apdrošinātāju saistībā ar bojātā transportlīdzekļa vilkšanas un stāvvietas izmaksu atlīdzināšanu noteiktas summas apmērā.

2. Kā izriet no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma, 2014. gada 30. oktobrī Latvijā notika ceļu satiksmes negadījums, kurā iesaistīts Polijā reģistrēts prasītāja transportlīdzeklis ar puspiekabi. Šajā negadījumā transportlīdzeklim nodarītie bojājumi bija tādi, ka tam nebija iespējams atgriezties prasītāja uzņēmuma juridiskajā adresē Polijā. Līdz ar to prasītājam radās bojātā transportlīdzekļa stāvvietas un vilkšanas izmaksas. Stāvvietas izmaksas bija 6020 PLN (Polijas zloti) un vilkšanas izmaksas bija 32 860 PLN (tajās ietilpa paša transportlīdzekļa vilkšanas izmaksas 16 600 PLN apmērā un puspiekabes vilkšanas izmaksas 16 260 PLN apmērā).

3. Atbildētājs, bojājumus nodarījušās personas civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs, atteicās segt stāvvietas izmaksas un sedza vien nelielu daļu no vilkšanas izmaksām (4492,44 PLN, kas ir apmēram 27 % no prasītāja izmaksām). Prasītājs pamatlietā lūdza apmaksāt transportlīdzekļa stāvvietas un vilkšanas izmaksas, kas netika segtas. Savukārt apdrošinātājs atbildētāja statusā savā iebildumu rakstā lūdza prasību noraidīt pilnībā. Tas apgalvoja, ka saskaņā ar Latvijas tiesībām, kas piemērojamas apdrošinātāja atbildībai šajā lietā, tam ir jāatlīdzina tikai izmaksas par vilkšanu Latvijas teritorijā un nav jāatlīdzina stāvvietas izmaksas, kas nav saistītas ar kriminālprocesu vai kādu citu procesu.

4. Iesniedzējtiesai ir šaubas par to, vai Latvijas tiesību normas, uz kurām atsaucas atbildētājs, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvai 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt **[oriģ. 3. lpp.]** šādu atbildību.[[2]](#footnote-2) Ņemot vērā šīs šaubas, iesniedzējtiesa ir iesniegusi Tiesā šādus jautājumus, kas saistīti ar minētās direktīvas interpretāciju.

*1) Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK 3. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka katrai dalībvalstij “visu vajadzīgo pasākumu” ietvaros ir jānodrošina, ka apdrošināšanas sabiedrības attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu ir atbildīgas par zaudējumu pilnīgu atlīdzināšanu, tai skaitā arī par tādām zaudējumus izraisījušā notikuma sekām, kuras izpaužas kā nepieciešamība cietušā transportlīdzekli vilkt uz tā mītnes valsti un izdevumi saistībā ar nepieciešamību transportlīdzekļus novietot stāvvietā?*

*2) Ja uz šo jautājumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde, vai šī atbildība var tikt jebkādā veidā ierobežota ar dalībvalstu normatīvajiem aktiem?*

# II. POLIJAS REPUBLIKAS NOSTĀJA

5. Polijas Republika uz abiem iesniedzējtiesas jautājumiem sniegs kopīgu atbildi.

6. Mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas problēma ir bijusi vairāku prejudiciālo jautājumu priekšmets, un Tiesas judikatūra šajā jautājumā ir salīdzinoši plaša. Polijas Republikas ieskatā šajā lietā iesniedzējtiesas jautājumi ir jāizvērtē, ņemot vērā šo judikatūru. Tiesas pastāvīgā judikatūra kopumā attiecas uz Pirmo[[3]](#footnote-3), Otro[[4]](#footnote-4) un Trešo[[5]](#footnote-5) direktīvu, kas ir aizstātas ar šobrīd spēkā esošo Direktīvu 2009/103. **[Oriģ. 4. lpp.]** Tomēr, kā ir atzīmējis ģenerāladvokāts Nilss Vāls [*Nils Wahl*] savos secinājumos Petillo [*Petillo*] lietā, Direktīvā 2009/103 tikai skaidrības un praktisku apsvērumu dēļ ir kodificētas Pirmā, Otrā un Trešā direktīva, un tās nav būtiski grozītas.[[6]](#footnote-6) Līdz ar to Tiesas pastāvīgā judikatūra joprojām ir pilnībā derīga.

7. Tādējādi, kā norādīts Tiesas judikatūrā, šo direktīvu mērķis šajā jautājumā ir, no vienas puses, nodrošināt brīvu pārvietošanos gan transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, gan personām, kas tajos atrodas, un, no otras puses, garantēt, ka personām, kas cietušas ar šiem transportlīdzekļiem izraisītā negadījumā, tiek nodrošināta līdzīga attieksme neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienības teritorijā šāds negadījums ir noticis.[[7]](#footnote-7)

8. Tiesa tomēr uzsver, ka pienākums nodrošināt, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana sedz mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu trešai personai, atšķiras no kompensācijas tiesību apjoma, pamatojoties uz apdrošinātā civiltiesisko atbildību. Proti, pirmais ir definēts un garantēts Savienības tiesiskajā regulējumā, savukārt otrais būtībā ir reglamentēts valsts tiesībās. No [minēto] direktīvu mērķa, kā arī no šo direktīvu teksta izriet, ka ar tām nav paredzēts tuvināt dalībvalstu civiltiesiskās atbildības sistēmas un ka atbilstoši pašlaik spēkā esošajām Savienības tiesībām dalībvalstis var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama ceļu satiksmes negadījumiem.[[8]](#footnote-8)

9. Tāpat no Tiesas judikatūras izriet, ka dalībvalstīm sava kompetence šajā jomā ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, un ka valsts tiesību normas par kaitējuma atlīdzību ceļu satiksmes negadījumos nevar atņemt [minētajām] direktīvām to lietderīgo iedarbību.[[9]](#footnote-9)

10. Tiesa arī norāda, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka civiltiesiskā atbildība saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, kas piemērojama **[oriģ. 5. lpp.]** atbilstoši šo valstu tiesību normām, ir apdrošināta atbilstoši [minēto] direktīvu noteikumiem.[[10]](#footnote-10)

11. Ņemot vērā iepriekš minēto, Polijas Republika uzskata, ka vispirms ir jāizvērtē, vai attiecīgā Latvijas tiesiskā regulējuma, kas piemērojams pamatlietā, mērķis ir noteikt cietušo personu tiesību uz atlīdzinājumu apmēru saskaņā ar apdrošināto personu civiltiesisko atbildību vai arī ierobežot civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apmēru.

12. Ja pieņem, ka strīdīgā Latvijas tiesību norma attiecas uz valsts civiltiesību jomu (uz civiltiesiskās atbildības materiālajām tiesībām), tad tā nebūtu jāsaskaņo, īstenojot Direktīvu 2009/103, bet gan būtu dalībvalstu kompetencē.

13. Nav šaubu, ka dalībvalstis (principā) var brīvi noteikt savas tiesību normas civiltiesiskās atbildības jomā un ka Savienības tiesībās nav noteikts, ka šajās tiesību normās ir jānosaka “zaudējumu pilnīgs segums”.

14. Tiesas judikatūrā šajā saistībā ir skaidri noteikts, ka dalībvalstis var pieņemt konkrētas tiesību normas attiecībā uz atbildību saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, kas cietušajiem ir mazāk labvēlīgas nekā vispārēji noteikumi šajā valstī spēkā esošās kriminālatbildības jomā, ar nosacījumu, ka šīs tiesību normas nav izstrādātas, lai automātiski un nesamērīgi liegtu vai ierobežotu cietušo tiesības saņemt atlīdzinājumu.

15. Proti, spriedumā lietā C‑371/12 “Petillo”[[11]](#footnote-11) Tiesa uzskatīja šādi:

“42. (..) ar Pirmās un Otrās direktīvas normām dalībvalstīm netiek piemērots konkrēts režīms, lai noteiktu cietušās personas tiesības saņemt atlīdzību saskaņā ar apdrošinātās personas civiltiesisko atbildību.

43. Tādējādi šīm direktīvām principā nav pretrunā ne tāds valsts tiesiskais regulējums, ar kuru valsts tiesām tiek noteikti saistoši kritēriji atlīdzināmo nemateriālo kaitējumu noteikšanai, ne arī **[oriģ. 6. lpp.]** īpašas sistēmas, kas būtu pielāgotas īpašām ceļu satiksmes negadījumu iezīmēm, pat ja tās attiecībā uz konkrētiem nemateriāliem kaitējumiem paredzētu tiesību uz atlīdzību aprēķināšanas kārtību, kas ir mazāk labvēlīga cietušajiem nekā tā, kas piemērojama tiesību saņemt atlīdzību personām, kas cietušas citos nelaimes gadījumos, nevis ceļu satiksmes negadījumos, noteikšanā.”

16. Ņemot vērā to, ka dalībvalstīm savās civiltiesiskās atbildības tiesību sistēmās nav jānodrošina “zaudējumu pilnīgs segums” saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, tām vēl jo vairāk, pamatojoties uz Direktīvu 2009/103, nav jāiekļauj “zaudējumu pilnīgs segums” apdrošinātāja atbildības jomā. Apdrošinātāja pienākums attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu izriet no pašas civiltiesiskās atbildības. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar valsts civiltiesību noteikumiem par negadījumu atbildīgā persona nav atbildīga par attiecīgajiem zaudējumiem, apdrošinātājs nevar būt atbildīgs par zaudējumu segšanu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas ietvaros.

17. Tādējādi, ņemot vērā informāciju, kas sniegta lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, Polijas Republika uzskata, ka Latvijas tiesību norma neietilpst Latvijas materiālo tiesību jomā jautājumā par civiltiesisko atbildību un ka tā ir paredzēta, lai ierobežotu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apmēru.

18. Šī tiesību norma neizriet no Latvijas civiltiesībām, bet gan no Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 28. panta, proti, no likuma, kas transponē Direktīvu 2009/103 Latvijas tiesībās. No šā noteikuma formulējuma izriet, ka tā mērķis ir ierobežot transportlīdzekļa evakuācijas izmaksas, kas ir jāsedz civiltiesiskās atbildības apdrošinātājam. Tomēr šis pants neierobežo civiltiesisko atbildību, kas ir saistoša (personai, kas ir atbildīga par negadījumu, vai kādai citai personai, kas ir atbildīga attiecībā uz cietušo), pamatojoties uz Latvijas civiltiesībām.

19. Tādējādi (ar atrunu, ka šis jautājums ir jāpārbauda iesniedzējtiesai) attiecīgā tiesību norma ir radījusi tādu situāciju, kurā cietusī persona iegūst tikai daļu no atlīdzinājuma (kas tai pienākas saskaņā ar Latvijas civiltiesību noteikumiem attiecībā uz atbildību saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu) no civiltiesiskā atbildības apdrošinātāja un ir spiesta **[oriģ. 7. lpp.]** atlikušo atlīdzinājumu, kas tai pienākas, prasīt tieši par negadījumu atbildīgajai personai (vai citai atbildīgajai personai). Šajā gadījumā tas nozīmētu, ka apdrošinātājam būtu jāsedz bojātā transportlīdzekļa vilkšanas izmaksas tikai no negadījuma vietas līdz Latvijas robežai, savukārt vilkšanas izmaksas no Latvijas robežas līdz galapunktam Polijā, kā arī stāvvietas izmaksas cietušajai personai būtu jāprasa segt par negadījumu atbildīgajai personai.

20. Attiecīgā Latvijas tiesību norma līdz ar to ierobežo apdrošinātāja “zaudējumu segšanas apmēru” Direktīvas 2009/103 3. panta otrās daļas nozīmē, un tādējādi tā ir jāizvērtē kā ietilpstoša šīs direktīvas piemērošanas jomā. Proti, ir jāizskata, vai attiecīgajā tiesību normā paredzētais ierobežojums attiecībā uz to, kādā apmērā apdrošinātājs sedz zaudējumus, ir šajā direktīvā noteiktajās robežās, vai tas atbilst šai direktīvai un vai tas nepārkāpj Savienības tiesību pamatprincipus.

21. Šajā ziņā atkal ir jāatsaucas uz Tiesas judikatūru. Atsaucoties uz pastāvīgo judikatūru, spriedumā lietā “Hāsova [*Haasová*]”[[12]](#footnote-12) Tiesa uzskatīja šādi:

“43. Attiecībā uz transportlīdzekļu izraisīto zaudējumu, kas ir jāatlīdzina atbilstoši valsts tiesību aktiem par civiltiesisko atbildību, obligātās apdrošināšanas segšanu Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta otrajā teikumā (..) dalībvalstīm, protams, ir atļauts noteikt, kādi zaudējumi ir atlīdzināmi, kā arī paredzēt obligātās apdrošināšanas noteikumus (šajā ziņā skat. sprieduma lietā “Ruiss Bernaldess [*Ruiz Bernáldez*]”[[13]](#footnote-13) 15. punktu).

44. Tomēr, lai mazinātu civiltiesiskās atbildības jomā pastāvošās atšķirības dažādu dalībvalstu tiesību aktos attiecībā uz apdrošināšanas pienākuma apjomu, ar Otrās direktīvas 1. pantu ir ieviesta materiālo zaudējumu un miesas bojājumu obligāta apdrošināšana noteiktu summu apmērā. Ar Trešās direktīvas 1. pantu šis pienākums ir paplašināts, attiecinot to uz visiem pasažieriem, izņemot vadītāju, nodarīto miesas bojājumu apdrošināšanu (iepriekš minētā sprieduma lietā “Ruiss Bernaldess” 16. punkts). **[Oriģ. 8. lpp.]**

45. Tādējādi dalībvalstīm ir jānodrošina, lai transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskā atbildība, kas piemērojama atbilstoši šo valstu tiesību aktiem, tiktu apdrošināta atbilstoši Pirmās, Otrās un Trešās direktīvas noteikumiem (sprieduma lietā “Markešs Almeida”[[14]](#footnote-14) 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

46. No tā izriet, ka dalībvalstīm esošo brīvību noteikt atlīdzināmo kaitējumu, kā arī obligātās apdrošināšanas noteikumus ierobežo Otrā un Trešā direktīva, jo tajās ir paredzēta obligāta atsevišķu kaitējumu atlīdzināšana noteiktā minimālajā apmērā. (..)”

22. Šķiet, no iepriekš minētās Tiesas judikatūras izriet, ka dalībvalstis zaudējumu segumu, ko nodrošina civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs, var sašaurināt tikai līdz Direktīvas 2009/103 9. pantā noteiktajām garantēto minimālo summu robežām. Līdz ar to, ja dalībvalstis savos tiesību aktos civillietu jomā var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības noteikumus un robežas attiecībā uz negadījumiem saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, tās nevar ierobežot tādējādi noteikto zaudējumu seguma apmēru, ko nodrošina civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs.

23. Šajā saistībā atbilstošāko secinājumu bez šaubām ir paudis ģenerāladvokāts Nilss Vāls lietā “Petillo”[[15]](#footnote-15):

56. “(..) no pašreizējās judikatūras (..) skaidri izriet, ka dalībvalsts nevar izslēgt vai ierobežot apdrošinātāju atbildību par kaitējumu tiktāl, ka atlīdzība par attiecīgo kaitējumu (pilnībā vai daļēji) ir jāpieprasa tieši no transportlīdzekļa vadītāja vai īpašnieka.

57. Tas patiesi radītu apdrošināšanas seguma ierobežojumu, kas būtu rupja tā principa neievērošana, saskaņā ar kuru obligātajai apdrošināšanai ir jāsniedz iespēja transporta līdzekļu izraisītos satiksmes negadījumos cietušajiem saņemt atlīdzību Pirmajā, Otrajā un Trešajā direktīvā paredzētajā apmērā par visiem viņiem radītajiem zaudējumiem. Kā ģenerāladvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*] ir norādījis, atsaukdamies uz Direktīvu 2009/103, šīs direktīvas pamatā **[oriģ. 9. lpp.]** “ir ideja, ka apdrošinātājam principā vienmēr jāizmaksā kompensācija cietušajiem, ja vien nav spēkā kāds no izņēmumiem, kas konkrēti norādīti direktīvas tekstā”.[[16]](#footnote-16) Es uzskatu, ka minētais ir piemērojams arī attiecībā uz Pirmo, Otro un Trešo direktīvu. Turklāt vēl man jāpiebilst, ka šīs direktīvas arī ir balstītas uz domu, ka apdrošinātājam principā ir jānodrošina cietušajiem *pilna apmēra* kompensācija atbilstoši Pirmajā, Otrajā un Trešajā direktīvā paredzētajām robežām un nosacījumiem.”

24. Tomēr jāpatur prātā, ka Tiesas spriedumi, kuros tā izvērtēja jautājumu par ierobežojumiem attiecībā uz zaudējumu apmēru, kas apdrošinātājiem jāsedz, tika pasludināti lietās, kurās šāda veida ierobežojumu dēļ apdrošināšanas aizsardzības sistēmā radās nopietnas nepilnības. Proti, Ruisa Bernaldesa lietā[[17]](#footnote-17) tika aplūkota situācija, kurā apdrošinātājam nebija jāsedz zaudējumi, jo ceļu satiksmes negadījumu bija izraisījis transportlīdzekļa vadītājs, būdams alkohola reibumā. Savukārt Farelas [*Farrell*] lieta[[18]](#footnote-18) attiecās uz valsts noteikumiem, pamatojoties uz kuriem apdrošinātājam nebija pienākuma atlīdzināt pasažierēm, kas bija guvušas miesas bojājumus, jo viņas atradās tādā transportlīdzekļa daļā, kas nebija pielāgota pasažieru pārvadāšanai. Hāsovas lieta[[19]](#footnote-19) un Drozdova lieta[[20]](#footnote-20) attiecās uz valsts noteikumiem, kas atbrīvoja apdrošinātāju no pienākuma atlīdzināt nemateriālos zaudējumus, kas radušies ceļu satiksmes negadījumā bojāgājušas personas radiniekiem (pat ja atlīdzināšana bija paredzēta saskaņā ar pamatlietā piemērojamajiem tiesību aktiem par apdrošinātās personas civiltiesisko atbildību).

25. Ir jāpatur prātā arī tas, ka Direktīva 2009/103, ņemot vērā tās juridisko būtību, visām dalībvalstīm uzliek saistības attiecībā uz sasniedzamo rezultātu, bet ļauj šo valstu iestādēm noteikt īstenošanas formas un metodes (LESD 288. pants). Turklāt, kā izriet no Tiesas judikatūras, LESD 288. pants patiešām dod dalībvalstīm brīvību izvēlēties, kādā veidā un ar kādiem līdzekļiem nodrošināt direktīvas īstenošanu, tomēr šī brīvība neietekmē saistības, kas uzliktas visām tām dalībvalstīm, kurām šī direktīva ir adresēta, **[oriģ. 10. lpp.]** proti, saistības valsts tiesību sistēmās pieņemt visus pasākumus, kas nepieciešami, lai šī direktīva pilnībā darbotos saskaņā ar tās mērķi.[[21]](#footnote-21)

26. Tāpēc Polijas Republika uzskata, ka dalībvalstīm nav dota liela rīcības brīvība attiecībā uz zaudējumu segumu, ko nodrošina apdrošinātājs, ņemot vērā to, ka šāda brīvība kaitētu Direktīvas 2009/103 lietderīgai iedarbībai un nenodrošinātu tās pilnīgu iedarbību. Tomēr, šķiet, ir pārmērīgi pilnībā izslēgt iespēju ierobežot zaudējumu apmēru, kas jāsedz apdrošinātājam, tostarp garantēto summu robežās. Noteikti pastāv kādi konkrēti riski saistībā ar, piemēram, kaitējumu videi vai zaudējumiem saistībā ar naudas, dārglietu vai mākslas priekšmetu zudumu transportējot, kas ir jāapdrošina citādi un kas, ja tie būtu iekļauti mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas jomā, neļautu īstenot Direktīvas 2009/103 mērķus. Turklāt šāda veida risku iekļaušana civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas jomā varētu izrādīties pretrunā šīs direktīvas mērķiem, jo pieaugtu apdrošināšanas izmaksas un tādējādi pieaugtu [apdrošināšanas] prēmijas.

27. Ir jāizvērtē zaudējumu apdrošināšanas seguma ierobežojumi, ko dalībvalstis iekļāvušas savos valsts noteikumos, kas nosaka apdrošinātāja atbildības apmēru saskaņā ar civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu saistībā mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, ievērojot Direktīvu 2009/103, kā arī Savienības tiesību pamatprincipus, jo īpaši samērīguma principu un aizliegumu diskriminēt pilsonības dēļ.

28. Polijas Republika pauž šaubas, vai, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Latvijas attiecīgās tiesību normas, kas paredzētas Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 28. pantā, atbilst Savienības tiesībās noteiktajām prasībām.

29. Pirmkārt, zaudējumu apdrošināšanas seguma apmēra ierobežojums, kas paredzēts Latvijas tiesību normās, attiecas uz klasiskiem zaudējumiem, kas rodas ceļu satiksmē. Proti, ceļu satiksmes negadījumā **[oriģ. 11. lpp.]** iesaistīta transportlīdzekļa bojājums diemžēl ir šāda negadījuma klasiskas sekas. Parasti bojāts transportlīdzeklis vairs nevar pabeigt braucienu un ir jāremontē. Tādēļ transportlīdzeklis ir jāaizvelk līdz vietai, kur to var salabot. Pamatlietā tā bija cietušās personas uzņēmuma juridiskā adrese. Lai sagatavotu transportlīdzekli vilkšanai vai braucienam, minēto transportlīdzekli var būt nepieciešams novietot stāvvietā.

30. No šāda viedokļa tas, ka ar apdrošināšanu personai, kuras transportlīdzeklis ir cietis negadījumā citā dalībvalstī, tiek ierobežota aizsardzība tādējādi, ka apdrošinātājs nesedz noteiktus klasiskus zaudējumus, kas saistīti ar šo negadījumu, nelabvēlīgi ietekmē Direktīvas s2009/103 mērķa īstenošanu, proti, nodrošināt brīvu pārvietošanos gan transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, gan personām, kas tajos atrodas.

31. Otrkārt, zaudējumu apdrošināšanas seguma ierobežošana, kas paredzēta Latvijas tiesību normā, balstās uz atšķirīgu attieksmi pret cietušām personām atkarībā no viņu dzīvesvietas. Proti, šajā lietā cietušajai personai, kuras dzīvesvieta ir Polijā, apdrošinātājs nav pilnībā sedzis visas izmaksas saistībā ar bojātā transportlīdzekļa vilkšanu līdz dzīvesvietai, savukārt analoģiskā situācijā personai, kuras dzīvesvieta ir Latvijā, apdrošinātājs pilnībā segtu visas izmaksas saistībā ar transportlīdzekļa vilkšanu līdz dzīvesvietai.

32. No patstāvīgās judikatūras izriet, ka valsts tiesību norma, kas paredz nošķiršanu, pamatojoties uz dzīvesvietas kritēriju, var darboties principā par ļaunu citu dalībvalstu pilsoņiem, jo nerezidenti visbiežāk ir nepilsoņi.[[22]](#footnote-22)

33. Patiešām principā transportlīdzekļa vilkšanas izmaksas pieaug proporcionāli attālumam līdz galamērķim, kurā jānogādā vilktais transportlīdzeklis. Tomēr, pat ja pieņemtu, ka Latvijas tiesību normas mērķis ir samazināt izmaksas, kas apdrošinātājam ir jāsedz par transportlīdzekļa vilkšanu (un stāvvietu), šis mērķis netiek sasniegts pareizā veidā. **[Oriģ. 12. lpp.]**

34. Vispirms, saskaņā ar Latvijas tiesību normu vilkšanas izmaksu seguma apmērs ir atkarīgs nevis no attāluma līdz galamērķim, bet vienīgi no tā, vai galamērķis atrodas Latvijas teritorijā vai ārpus tās robežām.

35. Tādējādi, piemēram, ja ceļu satiksmes negadījums notiktu Daugavpilī (pilsēta Latvijas dienvidaustrumos) un cietusī persona dzīvotu Liepājā (pilsēta Latvijas rietumos), apdrošinātājs tai atlīdzinātu izmaksas par transportlīdzekļa vilkšanu 427 km attālumā, t. i., no vienas pilsētas līdz otrai. Savukārt, ja cietusī persona dzīvotu Suvalkos (Polijas ziemeļaustrumos), apdrošinātājs transportlīdzekļa vilkšanas izmaksas segtu tikai par 20 km posmu no Daugavpils līdz Latvijas robežai, lai gan attālums no Daugavpils līdz Suvalkiem (332 km) ir īsāks nekā attālums no Daugavpils līdz Liepājai.

36. Turklāt ir jāņem vērā, ka transportlīdzekļa vilkšanas (un stāvvietas) izmaksas bieži vien var būt nozīmīga zaudējumu daļa, kas rodas cietušajai personai. Proti, pat ja pats transportlīdzeklis ceļu satiksmes negadījumā ir cietis viegli, taču nevar turpināt braucienu (drošības apsvērumu dēļ), izmaksas pieaug arī bez transportlīdzekļa remonta. Turklāt cietusī persona, kas dzīvo dalībvalstī, kas nav Latvija, no apdrošinātāja pamatā saņemtu niecīgu daļu no transportlīdzekļa vilkšanas un stāvvietas izmaksām (jāatzīmē, ka iesniedzējtiesā skatītajā lietā cietušajai personai tika atlīdzināti augstākais 27 % vilkšanas izmaksu, un stāvvietas izmaksas netika atlīdzinātas vispār). Tādējādi, visticamāk, Latvijas tiesību norma cietušajām personām liedz apdrošināšanas aizsardzību attiecībā uz lielu daļu izmaksu, kas rodas ceļu satiksmes negadījuma dēļ.

37. Šo iemeslu dēļ, šķiet, ka Latvijas noteikumi šajā gadījumā neatbilst prasībām, kas izriet no diskriminācijas aizlieguma principa un samērīguma principa. Šķiet, ka tie neatbilst arī Direktīvas 2009/103 mērķim, proti, garantēt, ka personām, kas cietušas transportlīdzekļa izraisītā negadījumā, tiek nodrošināta līdzīga attieksme, lai arī kurā Savienības vietā tas būtu noticis. **[Oriģ. 13. lpp.]**

# III. PIEDĀVĀTĀ ATBILDE

38. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Polijas Republika piedāvā uz iesniedzējtiesas jautājumiem atbildēt šādi.

# Dalībvalstis var brīvi noteikt savu civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama zaudējumiem, kuri saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu.

**Dalībvalstis drīkst ierobežot zaudējumu seguma apmēru, ko nodrošina apdrošinātājs civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas ietvaros saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, ar nosacījumu, ka šāds ierobežojums nekaitē Direktīvas 2009/103 pilnīgai iedarbībai un ka tas atbilst Direktīvas mērķiem, kā arī Savienības tiesību pamatprincipiem.**

**Pamatojoties uz pieejamo informāciju, šķiet, ka pamatlietā piemērojamā Latvijas tiesību norma neatbilst šiem nosacījumiem. Tomēr šā jautājuma galīgā izvērtēšana ir iesniedzējtiesas ziņā.**

Boguslavs Majčina

Polijas Republikas pārstāvis

1. \* Tiesvedības valoda – poļu. [↑](#footnote-ref-1)
2. OV 2009, L 263, 11. lpp. [↑](#footnote-ref-2)
3. Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīva 72/166/EKK 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). [↑](#footnote-ref-3)
4. Padomes 1983. gada 30. decembra Direktīva 84/5/EKK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV 1984, L 8, 17. lpp., turpmāk tekstā – Otrā direktīva). [↑](#footnote-ref-4)
5. Padomes 1990. gada 14. maija Direktīva 90/232/EKK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV 1990, L 129, 33. lpp., turpmāk tekstā – Trešā direktīva). [↑](#footnote-ref-5)
6. Ģenerāladvokāta N. Vāla secinājumi lietā “Petillo” (C‑371/12, EU:C:2013:652, 90. un 91. punkts). [↑](#footnote-ref-6)
7. 2012. gada 23. oktobra sprieduma lietā C‑300/10 “Markešs Almeida [*Marques Almeida*]”, ECLI:EU:C:2012:656, 26. punkts un tajā minētā judikatūra. [↑](#footnote-ref-7)
8. 2012. gada 23. oktobra sprieduma lietā C‑300/10 “Markešs Almeida”, ECLI:EU:C:2012:656, 28. un 29. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra. [↑](#footnote-ref-8)
9. 2012. gada 23. oktobra sprieduma lietā C‑300/10 “Markešs Almeida”, ECLI:EU:C:2012:656, 31. punkts un tajā minētā judikatūra. [↑](#footnote-ref-9)
10. 2012. gada 23. oktobra sprieduma lietā C‑300/10 “Markešs Almeida”, ECLI:EU:C:2012:656, 30. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2014. gada 23. janvāra sprieduma lietā C‑371/12 “Petillo”, EU:C:2014:26, 31. punkts. [↑](#footnote-ref-10)
11. 2014. gada 23. janvāra spriedums lietā C‑371/12 “Petillo”, EU:C:2014:26. [↑](#footnote-ref-11)
12. 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā C‑22/12 “Hāsova”, EU:C:2013:692. [↑](#footnote-ref-12)
13. 1996. gada 28. marta spriedums lietā C‑129/94 “Ruiss Bernaldess”, EU:C:1996:143. [↑](#footnote-ref-13)
14. 2012. gada 23. oktobra spriedums lietā C‑300/10 “Markešs Almeida”, ECLI:EU:C:2012:656. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ģenerāladvokāta N. Vāla secinājumi lietā C‑371/12 “Petillo”, EU:C:2013:652. [↑](#footnote-ref-15)
16. Ģenerāladvokāta P. Mengoci secinājumi lietā ““Churchill Insurance Company” un Evansa [*Evans*]” (C‑442/10, EU:C:2011:548, 50. punkts). [↑](#footnote-ref-16)
17. 1996. gada 28. marta spriedums lietā C‑129/94 “Ruiss Bernaldess”, EU:C:1996:143. [↑](#footnote-ref-17)
18. 2007. gada 19. aprīļa spriedums lietā C‑356/05 “Farela”, EU:C:2007:229. [↑](#footnote-ref-18)
19. 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā C‑22/12 “Hāsova”, EU:C:2013:692. [↑](#footnote-ref-19)
20. 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā C‑277/12 “Drozdovs”, EU:C:2013:685. [↑](#footnote-ref-20)
21. Piemēram, 1984. gada 10. aprīļa sprieduma lietā 14/83 “S. fon Kolsone [*von Colson*] un E. Kamane [*Kamann*]”, EU:C:1984:153, 15. punkts. [↑](#footnote-ref-21)
22. Piemēram, 2014. gada 6. februāra sprieduma lietā C‑509/12 ““Navileme” un “Nautizende””, EU:C:2014:54, 14. punkts un tajā minētā judikatūra. [↑](#footnote-ref-22)