

## ĢENERĀLADVOKĀTES KRISTĪNES ŠTIKSAS-HAKLAS

[CHRISTINE STIX-HACKL] SECINĀJUMI,

sniegti 2006. gada 5. oktobrī<sup>1</sup>

### I — Ievads

1. Šajā prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā Tiesai jāatbild uz jautājumu, vai mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas jomā par “pasažieri” Padomes Direktīvas 90/232/EEK<sup>2</sup> 1. panta nozīmē ir uzskatāma ceļu satiksmes negadījumā cietusī persona, kas bija atradusies transportlīdzeklī, kurš nav nedz paredzēts pasažieru pārvadāšanai, nedz arī aprīkots ar attiecīgiem sēdekļiem. Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa vaicā Tiesai par iespēju attiecīgajām personām valsts tiesā atsaukties uz tiesībām, kas tām piešķirtas ar Direktīvas 90/232 1. pantu.

1 — Oriģinālvaloda — franču.

2 — Padomes 1990. gada 14. maija Trešā direktīva 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā — “Trešā direktīva”).

### II — Atbilstošās tiesību normas

#### A — *Kopienų tiesības*

2. Atbilstoši Padomes Direktīvas 72/166/EEK<sup>3</sup> 1. pantam “transportlīdzeklis” ir “jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkurš treilers [jebkura piekabe], neatkarīgi no tā, vai ir piekabināts [piekabināta]”.

3. Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā ir noteikts:

“Katra dalībvalsts [...] veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesis-

3 — 1972. gada 24. aprīļa [Direktīva] 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 L 103, 1. lpp.; turpmāk tekstā — “Pirmā direktīva”).

kā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta. Sedzamās atbildības apjomu un apdrošināšanas seguma noteikumus nosaka, pamatojoties uz tā apmēriem [šiem pasākumiem].”

— personām [personas], kam nav attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja apliecības,

vai

4. Padomes Otrās direktīvas 84/5/EEK<sup>4</sup> 2. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri likumos [tiesību aktos] paredzētie vai ligumā noteiktie noteikumi, kas iekļauti apdrošināšanas polisē, kura izsniegta saskaņā ar Direktīvas 72/166/EEK 3. panta 1. punktu, un kas transportlīdzekļu lietošanas vai vadīšanas apdrošināšanu neattiecinā uz [un kas apdrošināšanu neattiecinā uz gadījumiem, kad transportlīdzekli lietoja vai vadīja]:

— personām [personas], kuras ir pārkāpušas obligātās tehniskās prasības attiecībā uz attiecīgā transportlīdzekļa stāvokli un drošību,

— personām [personas], kam nav tiešu vai netiešu atļauju [tiesas vai netiešas atļaujas to darīt],

piemērojot Direktīvas 72/166/EEK 3. panta 1. punktu, tiktu uzskatīti par spēkā neesošiem attiecībā uz prasījumiem, ko iesniedz trešās personas, kuras ir negadījumā cietušie.

vai

Tomēr noteikumus vai atrunas, kas minētas pirmajā ievilkumā, var vērst pret personām, kuras apzināti registrējušas [brīvprātīgi iekāpušas] transportlīdzekli [transportlīdzekli], kas radījis kaitējumus [kaitējumu] vai traumas [miesas bojājumus], ja apdrošinātājs var pierādīt, ka personas ir zinājušas, ka transportlīdzeklis ir zagsts.

4 — 1983. gada 30. decembra [Direktīva] par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, kurā grozījumi izdarīti ar Trešo direktīvu (OV 1984, L 8, 17. lpp.; turpmāk tekstā — “Otrā direktīva”).

Dalībvalstīm ir tiesības nepiemērot pirmās daļas noteikumus negadījumiem, kas notikuši to teritorijā, ciktāl cietušais par zaudējumiem var saņemt kompensāciju no sociālā nodrošinājuma iestādes.”

tā kā ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām būtu jāgarantē līdzvērtīga atbilstība neatkarīgi no tā, kurā vietā Kopienā negadījumi notikuši;

5. Saskaņā ar Trešās direktīvas preambulas otro, trešo, ceturto un piekto apsvērumu:

tā kā dažās dalībvalstīs jo īpaši ir nepilnības transportlīdzekļa pasažieru obligātajā apdrošināšanā; tā kā, lai pasargātu šo iespējamo cietušo mazāk aizsargāto kategoriju, būtu jāparedz daži iztrūkstošie noteikumi;

“tā kā Direktīvas 72/166/EEK 3. pants nosaka to, ka dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība attiecībā uz to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta; tā kā saskaņā ar šiem pasākumiem būtu jānosaka sedzamās atbildības apjoms un apdrošināšanas seguma noteikumi;

[..].”

6. Atbilstoši Trešās direktīvas 1. pantam:

tā kā Direktīva 84/5/EEK ir ievērojami samazinājusi atšķirības starp civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līmeni un saturu dalībvalstīs; tā kā šajā apdrošināšanā joprojām ir ievērojamas atšķirības attiecībā uz apdrošināšanas segumu;

“Neskarot Direktīvas 84/5/EEK 2. panta 1. punkta otro daļu, Direktīvas 72/166/EEK 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

Šajā direktīvā “transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas definēts Direktīvas 72/166/EEK 1. pantā.”

viņa personīgajam pārstāvim, iespējams, būtu jāizmaksā jebkurai personai (ja tā nav persona, uz kuru attiecas izņēmums), lai atlīdzinātu zaudējumus vai izmaksas saistībā ar miesas bojājumiem vai kaitējumu īpašumam, kas nodarīts transportlīdzekļa izmantošanas gaitā izmanto-tāja pieļautas nolaidības dēļ [..].”

B — Valsts tiesības

7. 1961. gada Ceļu satiksmes likuma (*Road Traffic Act 1961*; turpmāk tekstā — “1961. gada likums”) 56. iedaļā pienākums iegūt apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļa izmantošanu ir paredzēts šādi:

8. 1961. gada likuma 65. iedaļas 1. punkta a) apakšpunktā, kas ieviests ar *Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992* (turpmāk tekstā — “1992. gada noteikumi”), persona, uz kuru attiecas izņēmums, ir definēta šādi:

“1) Persona (turpmāk tekstā — “izmanto-tājs”) var izmantot transportlīdzekli ar mehānisko piedziņu ceļu satiksmē tikai tad, ja transportlīdzekļa apdrošinātājs vai atbrīvotā persona ir atzistama par atbildīgu par kaitējumu, kas nodarīts transportlīdzekļa izmantošanas gaitā pieļautas nolaidības dēļ, vai tad, ja ir spēkā:

“a) Jebkura persona, kas prasa atlīdzināt viņai nodarītos miesas bojājumus, ja to nodarīšanas laikā šī persona bija atradusies transportlīdzeklī ar mehānisko piedziņu [..], uz kuru attiecas atbilstošais dokuments un kas nav transportlīdzeklis ar mehānisko piedziņu vai sabinātie transportlīdzekļi ar mehānisko piedziņu, kas ietilpst šā punkta piemērošanai ministra pieņemtajos noteikumos norādītajā klasē, ja vien ar minētajiem noteikumiem nav paredzēts civiltiesiskās atbildības attiecībā pret pasažieriem obligāto apdrošināšanu attiecināt uz:

a) apstiprināta apdrošināšanas polise, saskaņā ar kuru izmantotājs vai jebkāda cita persona, kas varētu tikt atzīta par atbildīgu par kaitējumu, kas nodarīts transportlīdzekļa izmantošanas gaitā izmantotāja pieļautas nolaidības dēļ, ir apdrošināta bez ierobežojuma attiecībā uz visām summām [..], kas izmantotājam vai

i) jebkuru transportlīdzekļa ar mehānisko piedziņu daļu, izņemot

lielus sabiedriskā transporta līdzekļus, ja vien šo transportlīdzekļa daļu nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem [...] un ja tā nav aprīkota ar tiem;

b) motocikli, ko paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kas aprīkoti ar tiem.

[..].”

2) Šā panta 1. punkta a) apakšpunkts stājas spēkā 1995. gada 31. decembrī.

9. Atbilstoši pilnvarām, kas tam ir piešķirtas ar 1961. gada likuma 5. iedaļu un 65. iedaļas 1. punkta a) apakšpunktu, ministrs pieņēma 1992. gada noteikumus, kuru 4. pantā ir paredzēts ieviest jaunu 6. pantu *Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962* (turpmāk tekstā — “1962. gada noteikumi”) šādā redakcijā:

3) Šā panta 1. punkta b) apakšpunkts stājas spēkā 1998. gada 31. decembrī.”

“1) 1961. gada likuma 65. iedaļas 1. punkta a) apakšpunkta piemērošanai tiek noteikti šādi transportlīdzekļi:

a) transportlīdzekļi (izņemot motociklus), ko paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kas aprīkoti ar tiem;

10. Iesniedzējtiesa precizē, ka no 1961. gada likuma 56. iedaļas un 65. iedaļas 1. punkta a) apakšpunkta, tos aplūkojot kopā, izriet, ka personai, kas izmanto transportlīdzekli satiksmē, ir jābūt apstiprinātai apdrošināšanas polisei, kas segtu jebkādu atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas transportlīdzeklī un kas nav personas, uz kurām attiecas izņēmums. Personas, uz kurām attiecas izņēmums, ir tās, kas prasa atlīdzināt kaitējumu, ja tā nodarīšanas laikā šīs personas atradušas transportlīdzeklī, kura tips neatbilst ministra noteikumos paredzētajiem. Līdz ar to attiecībā uz šiem kompetenta ministra noteikumos norādītajiem transportlīdzekļiem pastāv pienākums iegūt civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu par kaitējumu, kurš nodarīts personām, kuras braukušas šajos

transportlīdzekļos. Tomēr šim ministram, nosakot transportlīdzekļus vai to klases, nav pilnvaru attiecināt apdrošināšanas pienākumu arī uz kaitējumu, kurš nodarīts personām, kuras braukušas jebkurā šā transportlīdzekļa vai šīs klases transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprikt ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprikota ar tiem.

### III — Fakti un pamata prāvas gaita, prejudiciālie jautājumi

11. Farele [*Farrell*] ir cietusi ceļu satiksmes negadījumā 1996. gada 26. janvārī, braucot transportlīdzekli kā pasažiere. Vītijs [*Whitty*], šā transportlīdzekļa ipašnieks un vadītājs, zaudēja kontroli pār viņa transportlīdzekli, kas ietriecās sienā. Šis transportlīdzeklis bija autofurgons, kas nebija nedz paredzēts, nedz projektēts pasažieru pārvadāšanai tā aizmugurējā daļā, un attiecīgi tas nebija aprikots ar sēdekļiem aizmugurējā daļā. Negadījuma brīdī Farele sēdēja uz autofurgona aizmugurējās daļas grīdas, t.i., transportlīdzekļa daļā, kas nav aprikota ar sēdekļiem.

12. Pēc negadījuma atklājās, ka Vītijs nebija apdrošināts. Tāpēc Farele vērsusies *MIBI* ar lūgumu izmaksāt kompensāciju saskaņā ar

vienošanās, kas noslēgta ar vides ministru 1988. gadā (turpmāk tekstā — “Vienošanās”). Ar šo vienošanos *MIBI* bija apņēmis izmaksāt kompensāciju cietušajiem ceļu satiksmes negadījumos, kuros iesaistītie vadītāji nav izpildījuši savu pienākumu iegūt 1961. gada likumā prasīto obligāto apdrošināšanu.

13. *MIBI* tomēr atteicās izmaksāt kompensāciju Farelei, pamatojot atteikumu ar to, ka viņa bija braukusi transportlīdzekļa daļā, kura nebija nedz paredzēta, nedz aprikota pasažieru pārvadāšanai. Tas uzskatīja, ka līdz ar to atbildība par prasītājai nodarītajiem miesas bojājumiem nav tāda atbildība, attiecībā uz kuru 1961. gada likumā paredzēta obligātā apdrošināšana, un ka tāpat Vienošanās neesot piemērojama un *MIBI* neesot pienākuma nedz izmaksāt kompensāciju Farelei, nedz izpildīt spriedumu, ko Farele varētu panākt lietā pret Vītiju.

14. 1997. gada septembrī Farele cēla prasību pret visiem atbildētājiem pamata lietā. 2001. gada jūlijā viņa panāca Vītijam nelabvēlīga sprieduma taisīšanu. Nodarīto zaudējumu novērtēšana tika atlikta līdz lēmuma pieņemšanai pēc būtības.

15. Izvīrnot savus argumentus, prasītāja vēlējās iegūt apstiprinošu spriedumu, kurā tiktu

norādīts, ka ar negadījuma brīdī spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem nebija pareizi transponēti visi atbilstošie Pirmās direktīvas noteikumi, ņemot vērā ar Trešo direktīvu izdarītos grozījumus, it īpaši minētās Trešās direktīvas 1. pantu. Valsts tiesā attiecīgās iestādes un *MIBI* nepiekrita tam, ka ar negadījuma brīdī spēkā esošajiem valsts pasākumiem nebija pareizi transponēts Trešās direktīvas 1. pants. Minētās iestādes uzskatīja, ka tiktāl, ciktāl valsts tiesību normās nav paredzēta obligāta apdrošināšana, lai segtu civiltiesisko atbildību attiecībā uz pasažieriem, kas atrodas jebkurā transportlīdzekļa ar mehānisko piedziņu, izņemot lielus sabiedriskā transporta līdzekļus, daļā, ja vien šo daļu nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un ja tā nav aprīkota ar tiem, ar šīm normām attiecīgie direktīvu noteikumi ir īstenoti pareizi un atļautā veidā; attiecīgie Kopienu tiesību noteikumi ļauj neattiecināt civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu uz pasažieriem, kas atrodas minētajā transportlīdzekļa daļā.

nē Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu, kas nav motocikli, pasažieriem — atbilstoši Trešās direktīvas 1. pantam Īrijai ir pienākums noteikt, ka civiltiesiskā atbildība ir obligāti apdrošināma attiecībā uz miesas bojājumu nodarīšanu personām, kuras braukušas mehāniskā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem?

- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša — vai Trešās direktīvas 1. pantā privātpersonām ir piešķirtas tiesības, uz kurām tās var tieši atsaukties valsts tiesās?”

16. Šajos apstākļos *High Court of Ireland* uzdeva Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

#### IV — Vērtējums

##### A — Ievada piezīmes

“1) Vai, sākot ar 1995. gada 31. decembri — datumu, līdz kuram Īrijai bija jātranspo-

17. Šī lieta attiecas uz Kopienu tiesisko regulējumu mehānisko transportlīdzekļu

īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas jomā. Šajā regulējumā ietilpst vairākas direktīvas, kuru mērķis ir veicināt mehānisko transportlīdzekļu satiksmi starp dalībvalstīm.

18. Tātad attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem ar Pirmo direktīvu tika noteikts pienākums iegūt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar šo transportlīdzekļu satiksmi, lai segtu miesas bojājumus. Apdrošināšanai ir jāattiecas uz kaitējumu, kas nodarīts citu dalībvalstu teritorijā, atbilstoši šajās valstīs spēkā esošajiem tiesību aktiem.

19. Otrās direktīvas mērķis ir samazināt atšķirības starp dalībvalstīm attiecībā uz atbildības obligātās apdrošināšanas līmeni un saturu, cita starpā nosakot minimālās garantiju summas. Turklāt obligātajai apdrošināšanai jāattiecas gan uz miesas bojājumiem, gan uz kaitējumu īpašumam. Ar Otro direktīvu ir arī paredzēts, ka strīdā ar trešām cietušajām personām nevar atsaukties uz līguma noteikumiem, saskaņā ar kuriem apdrošināšana neattiecas uz gadījumiem, kad transportlīdzekli lieto vai vada personas, kam nav atļaujas, personas, kam nav vadītāja apliecības, vai personas, kuras ir pārkāpušas obligātās tehniskās prasības attiecībā uz attiecīgā transportlīdzekļa stāvokli un drošību<sup>5</sup>. Visbeidzot, Otrā direktīva liek izveidot

garantiju fondus, lai sniegtu kompensāciju par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem, kurus izraisījuši neidentificēti vai neapdrošināti transportlīdzekļi<sup>6</sup>.

20. Tāpat arī Trešās direktīvas mērķis ir samazināt atšķirības starp dalībvalstīm, tostarp novēršot nepilnības pasažieru obligātās apdrošināšanas segumā<sup>7</sup>. Turklāt Trešajā direktīvā ietverti noteikumi par garantiju teritoriālu piemērojamību un pieeju garantiju fondiem.

21. Ceturtā direktīva<sup>8</sup>, kas nav piemērojama pamata lietas faktiem, būtībā attiecas uz to atbildības prasījumu nokārtošanu, kas radušies pēc ceļu satiksmes negadījumiem ārpus prasītāja mītnes zemes. Lai atvieglotu iespēju trešām cietušajām personām vērsties tiesā, ar šo direktīvu tām piešķirtas tiesības iesniegt prasības pret atbildīgās personas apdrošināšanas sabiedrības iecelto atbildības prasību

6 — Otrās direktīvas 1. panta 4. punkts.

7 — Skat. it īpaši Trešās direktīvas preambulas piekto apsvērumu: "[...] dažās dalībvalstīs jo īpaši ir nepilnības transportlīdzekļa pasažieru obligātajā apdrošināšanā; tā kā, lai pasargātu šo iespējamo cietušo mazāk aizsargāto kategoriju, būtu jāparedz daži iztrūkstošie noteikumi".

8 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 16. maija Direktīva 2000/26/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ar kuru tiek grozītas Padomes Direktīvas 73/239/EEK un 88/357/EEK (Ceturtā direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu) (OV L 181, 65. lpp.; turpmāk tekstā — "Ceturtā direktīva").

5 — Otrās direktīvas 2. panta 1. punkts.



administrēšanas pārstāvi dalībvalstī, kur šīs personas dzīvo.

otrkārt, novērst situāciju, kad automobīļiem jāiegūst apdrošināšana uz katras valsts, kurā viņi iebrauc, robežas.

22. Visbeidzot, ar Direktīvu 2005/14/EK<sup>9</sup> tiek atjaunināta un uzlabota Kopienas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas sistēma, cita starpā attiecinot uz visiem cietušajiem Ceturtajā direktīvā paredzētās tiesības iesniegt tiešu prasību.

24. Zaļās kartes sistēma ir balstīta uz valsts birojiem [valsts apdrošinātāju apvienībām]<sup>10</sup>, kas pirmkārt, ir atbildīgi par to prasību administrēšanu un nokārtošanu, kas rodas saistībā ar ārvalstu automobilistu izraisītiem negadījumiem, un, otrkārt, nodrošina transportlīdzekļu apdrošināšanas apliecības ("zaļā karte"), ko apdrošināšanas sabiedrības, kuras ir to dalībnieces, izsniedz to apdrošinātajām personām.

23. Jānorāda, ka Kopienas tiesiskais regulējums no paša sākuma iekļaujas agrākajā regulējumā, proti, zaļās kartes sistēmā, kas izveidota 1953. gada 1. janvārī Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas aizgādībā un ko pārvalda Biroju padome, institūcija ar mītni Londonā no 1949. gada. Šīs sistēmas mērķis ir, pirmkārt, nodrošināt, ka trešās personas, kuras ir ceļu satiksmes negadījumā cietušie, nelabvēlīgi neietekmē fakts, ka kaitējums viņu īpašumam vai miesas bojājumi ir nodarīti ārzemju automobilista vainas dēļ, nevis tāda automobilista vainas dēļ, kurš dzīvo viņu valstī, un,

25. Kopsavilkumā ir jānorāda, ka ar Kopienas tiesībām tika paredzēts ieviest mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu. Cietušām trešām personām ir tiesības celt tiešu prasību pret civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju un, ja tā nav veiksmīga, pret mehānisko transportlīdzekļu garantiju fondu, kuram ir teritoriālā kompetence. Savukārt ar Kopienas tiesībām nav tuvināti ceļu satiksmes negadījumu apdrošināšanas noteikumi. Šajos apstākļos rodas jautājums, vai un kādā mērā

<sup>9</sup> — Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīva 2005/14/EK, ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166/EEK, 84/5/EEK, 88/357/EEK un 90/232/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/26/EK attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu (OV L 149, 14. lpp.).

<sup>10</sup> — Skat. definīciju Pirmās direktīvas 1. pantā: "profesionāla organizācija, kas izveidota saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Iekšzemes transporta komitejas Autotransporta apakškomitejas 1949. gada 25. janvārī pieņemto 5. ieteikumu un kas apvieno apdrošināšanas sabiedrības, kurām valstī ir atļauts veikt transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu".

atbildības apdrošinātājs vai garantiju fonds strīdā ar cietušajām trešām personām var atsaukties ne tikai uz apdrošinātās personas atbildības neesamību, bet arī uz cietušās trešās personas rīcību vai izņēmumiem, kas izriet no apdrošināšanas līguma<sup>11</sup>.

B — *Par pirmo prejudiciālo jautājumu*

1) Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums

26. *Farele* un *Komisija* būtībā uzskata, ka Trešās direktīvas 1. pantā prasīts, lai visās dalībvalstīs obligātā apdrošināšana attiektos uz tādām personām nodarīto kaitējumu, kuras braukušas transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasažieru pārvadāšanai un kura šajā sakarā nav aprīkota ar sēdekļiem, savukārt *Īrijas valdības* un *MIBI* viedoklis ir pretējs.

27. *Farele*, atsaucoties uz lietu *Withers*<sup>12</sup>, atgādina, ka ar Pirmo un Otro direktīvu

dalībvalstīm nebija uzlikts pienākums nodrošināt obligātu apdrošināšanu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasažieru pārvadāšanai un kura nav aprīkota šim nolūkam. Turklāt viņa uzsver, ka ar Trešās direktīvas 1. pantu ir grozītas dalībvalstu saistības obligātās apdrošināšanas jomā, tām uzliekot pienākumu nodrošināt, ka apdrošināšana attiecas uz visiem transportlīdzekļa pasažieriem. Tātad Trešā direktīva nav atstājusi dalībvalstīm rīcības brīvību šajā jautājumā.

28. *Farele* norāda, ka Trešās direktīvas 1. pantā minētais “pasažiera” jēdziens nav definēts. No rīkojuma lietā *Withers*<sup>13</sup> izriet, ka pasažieri ir indivīdi, kas brauc transportlīdzeklī vai nu sēdus stāvoklī vai citādi. Viņa uzskata, ka, ja Trešajā direktīvā izmantotais vārds “pasažieris” būtu interpretējams tādējādi, ka ar to apzīmētu tikai sēdus stāvoklī esošās personas, Tiesai minētajā rīkojumā nebūtu bijis jālieto vārdi “sēdus stāvoklī”. Turklāt *Farele* norāda, ka Tiesa minējusi pasažierus arī tekstā, kas attiecas uz transportlīdzekļa daļu, kas nav aprīkota ar sēdekļiem. Ir skaidrs, ka, ja Tiesa vēlētos nošķirt pasažierus un citas personas, kas brauc transportlīdzeklī, tā varētu drīzāk izmantot vārdus “persona” vai “indivīds”, nevis vārdu “pasažieris”.

11 — Šajā sakarā skat. iepriekš minēto normu Otrās direktīvas 2. panta 1. punktā, kā arī — attiecībā uz garantiju fondiem — Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta trešo daļu.

12 — Tiesas (pirmā palāta) 2002. gada 14. oktobra rīkojums lietā C-158/01 *Withers* (*Recueil*, I-8301. lpp.).

13 — Minēts 12. zemsvītras piezīmē, 21. punkts.

29. Pēc Fareles viedokļa no tā izriet, ka Trešās direktīvas 1. pants jāinterpretē tādējādi, ka tas uzliek dalībvalstīm pienākumu nodrošināt obligātu apdrošināšanu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par tādām personām nodarīto kaitējumu, kas atradušās transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasažieru pārvadāšanai un kura šajā sakarā nav aprīkota ar sēdekļiem. Šo secinājumu neatspēko teksts Padomes sēdes protokolā saistībā ar kopējās nostājas par Trešo direktīvu pieņemšanu, saskaņā ar kuru "Padome un Komisija paziņo, ka 1. pants neskar dalībvalstu tiesību aktu noteikumus par kompensācijas piešķiršanu pasažierim, kas ir atbildīgs par negadījumu, pasažierim, kura dēļ tiek pārsniegts atļautais pasažieru skaits, vai pasažierim, ko pārvadā transportlīdzekli, kurš nav paredzēts personu, kas nav vadītājs, pārvadāšanai". Farele atgādina, ka atbilstoši judikatūrai<sup>14</sup> gadījumā, ja direktīvā nav tiešas atsauces uz Padomes protokolā ietvertu paziņojumu, šo paziņojumu nevar izmantot tās interpretācijai.

30. Īrijas valdība uzskata, ka tā esot pareizi transponējusi Trešo direktīvu, jo tā neuzliek dalībvalstīm pienākumu nodrošināt, ka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšanu attiecas uz tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras atradušās transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasa-

žieru pārvadāšanai un kura šajā sakarā nav aprīkota ar sēdekļiem.

31. Tā kā "pasažiera" jēdziens Trešajā direktīvā nav definēts, Īrijas valdība uzskata, ka dalībvalstu kompetencē ir noteikt, kādas transportlīdzekli braucošās personas ir uzskatāmas par "pasažieriem" saistībā ar Trešo direktīvu. Īrijas valdība apgalvo, ka "pasažiera" jēdziens noteikti nozīmē, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar sēdvietām un ka pasažierim ir sēdeklis. Šī pieeja atbilst Padomes nodomam attiecīgās direktīvas pieņemšanas brīdī. Turklāt Īrijas valdība uzskata, ka Komisija ir norādījusi, ka Trešā direktīva neliedz dalībvalstīm noteikt tādas izņēmumus no apdrošināšanas seguma kā tie, kas paredzēti *Regulations 1992*<sup>15</sup>.

32. Īrijas valdība uzskata, ka jāatšķir vārds "pasažieris" Trešās direktīvas 1. panta izpratnē no vārda "pasažieris", kuru izmanto

14 — 1985. gada 30. janvāra spriedums lietā 143/83 Komisija/Dānija (*Recueil*, 427. lpp., 12. un 13. punkts) un 1991. gada 26. februāra spriedums lietā C-292/89 *Antonissen* (*Recueil*, 1-745. lpp., 17. un 18. punkts).

15 — Šajā sakarā Īrijas valdība atsauca uz Eiropas Komisijas finanšu iestāžu un sabiedrību tiesību direktora 1990. gada 4. maija vēstuli, kurā cita starpā ir minēts, ka ir pilnīgi skaidrs, ka, tā kā direktīvā "pasažiera" jēdziens nav definēts, dalībvalstīm acīmredzami ir noteikta rīcības brīvība noteikt, kādos gadījumos, kad persona brauc transportlīdzekli vai uz tā bistamā veidā, ko nav paredzējis mehāniskā transportlīdzekļa projektētājs, tā vairs nav uzskatāma par "pasažieri".

vispārīgākā nozīmē, lai apzīmētu ikvienu personu, kas atrodas transportlīdzeklī vai uz tā un kas nav vadītājs. Ievērojot dalībvalstu rīcības brīvību, kā to parāda lieta *Mendes Ferreira*<sup>16</sup>, un ņemot vērā, ka Trešajā direktīvā “pasažiera” jēdziens nav definēts, dalībvalstis esot tiesīgas noteikt, kādos gadījumos, kad persona bīstami brauc transportlīdzeklī vai uz tā, tādā veidā, ko nav paredzējis mehāniskā transportlīdzekļa projektētājs, tā vairs nav uzskatāma par pasažieri šīs direktīvas 1. panta izpratnē.

33. Turklāt Īrijas valdība apgalvo, ka tās pieeja pilnība atbilst drošības prasībām. Tā norāda, ka viena no transportlīdzekļa funkcijām ir drošā veidā pārvadāt personas, kas nav vadītājs. Šajā sakarā Īrijas valdība atsaucas, pirmkārt, uz pastāvīgām pūlēm uzlabot transportlīdzekļu drošību un, otrkārt, gan uz valsts, gan uz Kopienas tiesību prasībām attiecībā uz drošības jostu uzstādīšanu un izmantošanu transportlīdzekļos<sup>17</sup>. Tātad Īrijas izvele neprasīt obligāto apdrošināšanu

attiecībā uz pasažieriem, kas brauc transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasažieru pārvadāšanai (piemēram, ekskavatora kausā), pilnībā atbilst valsts ceļu satiksmes drošības politikai.

34. Ar šādu pieeju būtu nesaderīgi atzīt, ka pasažieri brauc transportlīdzekļu daļās, kas nav paredzētas pasažieru pārvadāšanai un nav aprīkotas ar atbilstošām ierobežotājsistēmām. Arī no Kopienas tiesību viedokļa būtu pretrunīgi ieviestu direktīvas, kas attiecas uz transportlīdzekļu uzbūvi, aprīkojumu un lietošanu, lai tajos standartizētu drošības jautājumus un prasītu drošības jostas visiem pasažieriem, un tajā pat laikā uzstāt, lai uz personām, kas brauc jebkādā transportlīdzekļa daļā, tostarp uz jumta vai zem transportlīdzekļa, attiektos apdrošināšana, lai gan šīs personas pašas sevi nostādījušas bīstamā situācijā.

16 — 2000. gada 14. septembra spriedums lietā C-348/98 *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira* (*Recueil*, I-6711. lpp.).

17 — Kā piemērus Īrijas valdība min Padomes 1975. gada 18. decembra Direktīvu 76/115/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu drošības jostu stiprinājumiem (OV L 24, 6. lpp.); Padomes 1977. gada 28. jūnija Direktīvu 77/541/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu drošības jostām un ierobežotājsistēmām (OV L 220, 95. lpp.), kas grozīta ar Komisijas 1990. gada 30. oktobra Direktīvu 90/628/EEK, ar ko Direktīvu 77/541/EEK pielāgo tehnikas attīstībai (OV L 341, 1. lpp.), un Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīvu 91/671/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas (OV L 373, 26. lpp.).

35. *Komisija* konstatē, ka strīds būtībā ir par to, kāds ir apjoms Trešās direktīvas 1. pantā paredzētajam pienākumam nodrošināt obligātu apdrošināšanu, kas segtu pasažieriem nodarītus miesas bojājumus. Tā precīzē, ka pirms minētās direktīvas pieņemšanas transportlīdzekļu pasažieru statuss nebija tieši reglamentēts Kopienas līmenī. Savukārt

Komisija apgalvo, ka ar šo pantu Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētās obligātās apdrošināšanas segums tika acimredzami paplašināts, to attiecinot uz miesas bojājumiem, kas nodarīti “visiem pasažieriem, izņemot vadītāju”, uz ko cita starpā norāda sprieduma lietā *Mendes un Delgado Correia Ferreira* 34. punkts<sup>18 19</sup>.

36. Komisija uzskata, ka Trešās direktīvas 1. panta mērķis bija formulēt vienādu nostāju attiecībā uz pasažieru apdrošināšanu un tā rezultātā būtu jārodas jēdziena “pasažieris” definīcijai Kapienu līmeni. Tā kā tomēr šis jēdziens nav tieši definēts Trešajā direktīvā, “pasažieris” ir vienkārši “persona, kas brauc publiskajā vai privātajā transportlīdzeklī vai uz tā; jebkura persona, kas atrodas šādā transportlīdzeklī un kas nav vadītājs, pilots vai apkalpes loceklis”<sup>20</sup>.

37. Komisija atgādina, ka Trešās direktīvas mērķis ir nodrošināt patērētāju augstu aiz-

sardzības līmeni mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas nozarē un ka “pasažiera” jēdziena plaša definīcija ļautu labāk sasniegt šo mērķi, sniedzot aizsardzību ikvienai personai, kas brauc transportlīdzeklī. Tā piebilst, ka vārds “transportlīdzeklis” Pirmās direktīvas 1. panta 1. punktā ir definēts ļoti vispārīgi. Komisija konstatē, ka tiesiskajā regulējumā ir paredzēts konkrēts izņēmums attiecībā uz personām, kas brīvprātīgi un apzināti iekāpušas zagāt transportlīdzeklī. Savukārt šajā regulējumā nekas nav teikts par tādas personas situāciju, kura atrodas transportlīdzeklī veidā, ko projektētājs nav paredzējis, lai gan, protams, varētu uzskatīt, ka tas rada tādas pašas sabiedriskās kārtības problēmas.

38. Attiecībā uz paziņojumu, kas ietverts Padomes sēdes protokolā Padomes kopējās nostājas pieņemšanas brīdī, Komisija norāda, ka šādu vispārīgu paziņojumu, kas nav minēts kādā atvasināto tiesību akta noteikumā, nevar izmantot šā akta interpretācijai<sup>21</sup>. It īpaši paziņojums, kas ir pretrunā direktīvas tekstam vai struktūrai, nevarot grozīt to personu kategoriju, uz kurām jāattiecas obligātajai apdrošināšanai<sup>22</sup>.

39. Turklāt Komisija norāda, ka paziņojums nebija taisīts tieši nolūkā precizēt “pasažiera”

18 — 16. zemsvītras piezīmē minētais spriedums.

19 — “Tomēr jāatgādina, ka, lai gan ar Trešās direktīvas 1. pantu Pirmās direktīvas, kas precizēta un papildināta ar Otro direktīvu, 3. panta 1. punktā paredzētā obligātā apdrošināšana tika paplašināta, to attiecinot uz miesas bojājumiem, kas nodarīti pasažieriem, kas nav vadītājs, no šā sprieduma [...] izriet, ka tā nenosaka konkrētu civiltiesiskās atbildības veidu, uz kuru jāattiecas transportlīdzekļu obligātajai apdrošināšanai.”

20 — Definīcija, kas sniegta *New Shorter Oxford Dictionary*, 1993, un ko izmantojusi Komisija.

21 — 14. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Antonissen* un 2006. gada 10. janvāra spriedums lietā *C-402/03 Skov u.c.* (Krājums, I-199. lpp.).

22 — Skat. pēc analogijas iepriekš minēto spriedumu lietā *Skov u.c.*, 43. punkts.

jēdzienu kā tādu un tātad apdrošināšanas pienākuma apjomu. Tā uzskata, ka šis paziņojums attiecas uz noteiktām situācijām, kurās kompensāciju var ierobežot ar cietušā atbildību saistīto apsvērumu dēļ.

40. Saistībā ar šo ierobežošanu Komisija atsauca uz lietu *Candolin*<sup>23</sup>, kurā Tiesai bija jālemj par Somijas tiesību normu, kas ļāva samazināt kompensāciju pasažierim, ņemot vērā viņa paša atbildību, ja transportlīdzekļa vadītājs bijis reibuma stāvoklī. Tā uzsver, ka minētajā lietā Tiesa noraidīja apgalvojumu, ka Kopieniu tiesībās nav noteikti nekādi ierobežojumi pasažiera līdzdaļības apmēra novērtējumam tam nodarītajos zaudējumos atbilstoši valsts tiesībām par civiltiesisko atbildību, un ka tikai pie nosacījuma, ka pastāv izņēmuma apstākļi, cietušās personas zaudējumu atlīdzības apjomu var ierobežot, pamatojoties uz individuālu novērtējumu (nevis uz vispārīgiem un abstraktiem kritērijiem)<sup>24</sup>. Šajā sakarā Komisija norāda uz Trešās direktīvas grozījumu, kas pēc pamata prāvas ierosināšanas tika izdarīts ar Direktīvu 2005/14/EK<sup>25</sup> un saskaņā ar kuru Trešās direktīvas 1. pantā tika iekļauta jauna daļa<sup>26</sup>.

23 — 2005. gada 30. jūnija spriedums lietā C-537/03 *Candolin* (Krājums, I-5745. lpp.).

24 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Candolin*, 29. un 30. punkts.

25 — Minēts 9. zemsvītras piezīmē.

26 — "Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri tiesību aktu noteikumi vai apdrošināšanas polises liguma klauzulas, saskaņā ar kurām apdrošināšanas segums neattiecas uz pasažieriem, ja viņš zināja vai viņam būtu vajadzējis zināt, ka transportlīdzekļa vadītājs negadījuma brīdī bijis alkohola vai citas apreibinošas vielas reibumā, tiktu uzskatīts par spēkā neesošām attiecībā uz šāda pasažiera prasījumiem."

41. Turklāt Komisija uzskata, ka situāciju, kurā persona tikai piekrit vai izvēlas braukt transportlīdzekļa daļā, kas nav aprīkota ar pasažieru sēdekļiem, nevar pielīdzināt ļoti īpašiem un smagiem apstākļiem, kas attaisno izņēmumu no apdrošināšanas pienākuma. Šāds izņēmums ir paredzēts Trešajā direktīvā attiecībā uz pasažieriem, kas brīvprātīgi un apzināti brauc zagtā transportlīdzeklī, kā arī Otrajā direktīvā, kurā ir noteikta atkāpe no kompensācijas izmaksas pienākuma attiecībā uz personām, kas brīvprātīgi iekāpušas transportlīdzeklī, kas radījis kaitējumu, ja ir pierādīts, ka viņas bija zinājušas, ka transportlīdzeklis nav apdrošināts.

42. Līdz ar to Komisija uzskata, ka "pasažiera" jēdziens saistībā ar Trešās direktīvas 1. pantu ir ļoti plašs jēdziens, kas attiecas uz ikvienu personu, ko pārvadā transportlīdzekli.

## 2) Vērtējums

a) Trešās direktīvas 1. panta teksts un normatīvais konteksts

43. Lai gan Pirmās direktīvas 1. pantā ir definēts transportlīdzekļa jēdziens, šajā nolikumā nav iekļauta pasažiera jēdziena definīcija. Turklāt Trešās direktīvas 1. pantā ir norāde uz “visiem pasažieriem, izņemot vadītāju”, kas liecina par to, ka pasažiera statuss nav vadītājam<sup>27</sup>.

44. Īrijas valdība neapstrīd, ka plašākā nozīmē pasažiera jēdziens aptver ikvienu personu, kas atrodas “transportlīdzeklī vai uz tā”.

45. Tātad jautājums ir par to, vai personas, kas atrodas transportlīdzeklī, lai gan tas nav paredzēts pasažieru pārvadāšanai un/vai nav aprīkots atbilstoši šim nolūkam, būtu jāizslēdz no pasažieru kategorijas plašākā nozīmē.

46. Īrijas valdība, kuru atbalsta *MIBI*, dod priekšroku šaurākam pasažiera jēdzienam, kas no obligātās apdrošināšanas seguma izslēdz cietušās trešās personas, kuras iekā-

pušas transportlīdzeklī, kurš nav paredzēts pasažieru pārvadāšanai un nav aprīkots atbilstoši šim nolūkam. Īrijas valdība šo pieeju pamato ar vēlmi nodrošināt saskanību ar ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, norādot, ka, attiecinot uz šādām personām obligātās apdrošināšanas garantiju, tīktu apdrošināta apzināti bīstama uzvedība.

47. Lai gan Īrijas valdības vēlme nodrošināt saskanību būtu jāņem vērā, tomēr ar šādu Trešās direktīvas 1. panta interpretāciju tīktu paredzēta tāda atšķirība starp cietušām trešām personām, kas neizriet no direktīvas teksta. Komisija pareizi norāda, ka atbilstošajās Kopienas tiesību normās ir tieši paredzēts izņēmums no apdrošināšanas pienākuma attiecībā uz pasažieriem, kas brīvprātīgi un apzināti brauc zagtā transportlīdzeklī<sup>28</sup>, kā arī atkāpe no kompensācijas izmaksas pienākuma attiecībā uz personām, kas brīvprātīgi iekāpušas transportlīdzeklī, kas radījis kaitējumu, ja ir pierādīts, ka viņas bija zinājušas, ka transportlīdzeklis nav apdrošināts<sup>29</sup>. Tātad diez vai ir vērts ieviest netiešus ierobežojumus attiecībā uz pasažieriem paredzētu apdrošināšanas segumu.

27 — Saistībā ar grūtībām vadītāja faktiskajā noteikšanā skat. ļoti lietderīgu pētījumu, ko veicis Lūvenas (*Louvain*) universitātes Patērētāju tiesību centrs un kas veltīts situācijai Beļģijas tiesībās, “La notion de conducteur sous l’empire de la loi du 21 novembre 1989”, *Forum de l’assurance* 2006.

28 — Otrās direktīvas 2. panta 1. punkta otrā daļa.

29 — Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta trešā daļa.

48. Saistībā ar to, ka atbilstoši Īrijas valdības nostājai apdrošināšanas segums neattiecas uz personām, kas brīvprātīgi pakļauj sevi riskam, par kuru viņām būtu bijis jāzina, jācītē lieta *Candolin*<sup>30</sup>, kas attiecas uz Somijas tiesību normu, kas ļāva samazināt kompensāciju pasažierim, ņemot vērā viņa paša līdzdalību pārkāpumā, ja transportlīdzekļa vadītājs bijis reibuma stāvoklī. Uzsvērusi, ka ar trim pirmajām direktīvām mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas jomā nebija saskaņoti noteikumi par civiltiesisko atbildību saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem, Tiesa norādīja, ka šādi noteikumi nedrīkst apdraudēt minēto direktīvu lietderīgo iedarbību. Tā atzina, ka šāds apdraudējums pastāv gadījumā, ja cietušās personas tiesības uz atlīdzību samazina, pamatojoties uz vispārīgiem un abstraktiem kritērijiem, nevis uz tās rīcības individuālu izvērtējumu. Piemērojot minēto argumentāciju šajā lietā un neraugoties uz to, ka attiecīgās valsts tiesību normas neattiecas uz civiltiesiskās atbildības tiesībām, tā varētu nozīmēt, ka noteiktu pārvaldājamo personu kategoriju apdrošināšanas segumu nevar samazināt vai izslēgt, pamatojoties uz to rīcības abstraktas bīstamības apsvērumiem.

49. Visbeidzot, lai gan attiecīgā direktīva nav piemērojama pamata lietai, jākonstatē, ka Direktīvā 2005/14 ir arī paredzēta ierobežojoša pieeja attiecībā uz pasažieru apdrošinā-

šanas seguma robežām. Ar Direktīvu 2005/14<sup>31</sup> grozītās Trešās direktīvas 1. pantā ir paredzēts, ka “dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri tiesību aktu noteikumi vai apdrošināšanas polises liguma klauzulas, saskaņā ar kurām apdrošināšanas segums neattiecas uz pasažieriem, ja viņš zināja vai viņam būtu vajadzējis zināt, ka transportlīdzekļa vadītājs negadījuma brīdī bijis alkohola vai citas apreibinošas vielas reibumā, tiktu uzskatītas par spēkā neesošām attiecībā uz šāda pasažiera prasījumiem”. Šis noteikums ir pamatots ar to, ka “pasažieris parasti [...] nevar pareizi noteikt vadītāja reibuma pakāpi”<sup>32</sup>.

b) Trešās direktīvas 1. panta mērķis

50. Jānoskaidro, vai Trešās direktīvas 1. panta mērķis pamato iepriekš minētos iebildumus, kas izvirzīti, pamatojoties uz šā panta tekstu un normatīvo kontekstu.

51. Saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku obligātās apdrošināšanas segumu

30 — 23. zemsvītras piezīmē minētais spriedums.

31 — Minēta 9. zemsvītras piezīmē.

32 — Direktīvas 2005/14 preambulas piecpadsmitais apsvērums.



attiecībā uz pasažieriem ar Trešo direktīvu tika būtiski grozīts Kopienu tiesību stāvoklis. Lietā *Withers*, kurā fakti bija līdzīgi pamata lietas faktiem, Tiesa saistībā ar Pirmo un Otro direktīvu nosprieda, ka [tās] “pieļauj uzturēt spēkā valsts tiesību aktus, kas neparedz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu attiecībā uz tādiem pasažieriem nodarītajiem miesas bojājumiem, kurus pārvadā transportlīdzekļa, kas nav liels sabiedriskā transporta līdzeklis, daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kas ar tiem nav aprīkota”, jo dalībvalstīm paliek kompetence noteikt pasažieru apdrošināšanas seguma pakāpi<sup>33</sup>.

52. Šķiet, ka šī judikatūra nav izšķiroša aplūkojamajā lietā, jo Pirmās direktīvas mērķis ir novērst “dažās dalībvalstīs pastāvošās nepilnības mehāniskā transportlīdzekļa pasažieru obligātajā apdrošināšanā”<sup>34</sup>, attiecinošās Trešās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzēto obligātās apdrošināšanas segumu uz “visiem pasažieriem, izņemot vadītāju”<sup>35</sup>.

53. Šeit būtu jānorāda, ka šīs paplašināšanas mērķis bija pasargāt “iespējamo cietušo

mazāk aizsargāto kategoriju”<sup>36</sup>. Tomēr šis zemāks aizsargātības līmenis attiecas uz visām pārvadājamajām personām, kā to pareizi atzīmē Komisija. Savukārt Komisijas apsvērumi par preambulas trīspadsmitajā apsvērumā minēto nepieciešamību nodrošināt patērētāju augstu aizsardzības līmeni nav īpaši pārliecinoši, jo obligātās prasības par patērētāju aizsardzību dēļ nevar neņemt vērā pārvadātās personas rīcību, ja tā apzināti pakļauj sevi riskam.

54. Ņemot vērā, ka ar Trešo direktīvu bija paredzēts sākt saskaņot mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas saturu un darbības jomu, jāuzskata, ka Trešās direktīvas 1. pantā paredzētais pasažiera jēdziens Kopienas līmenī ir jāinterpretē vienveidīgi. Tieši šādas vienveidīgas interpretācijas trūkuma dēļ var turpināt pastāvēt nepilnības, ko ar Trešo direktīvu iecerēts novērst.

55. Šajā sakarā jānorāda, ka Īrijas valdības piedāvātā interpretācija varētu radīt jaunas atšķirības starp dalībvalstīm. Ja pasažiera jēdziens ietvertu tikai pasažierus, kas izman-

33 — Skat. 12. zemsvītras piezīmē minētā rīkojuma 18. punktu.

34 — Trešās direktīvas preambulas piektais apsvērumš.

35 — Saistībā ar šo punktu skat. 16. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Mendes Ferreira*, 34. punkts.

36 — Trešās direktīvas preambulas piektais apsvērumš.

to to pārvadāšanai paredzētās sēdvietas, varētu rasties atšķirības saistībā ar šādu pasažieru skaita noteikšanu<sup>37</sup>.

56. Šajā kontekstā šķiet grūti padarīt pasažiera jēdzienu Trešās direktīvas 1. panta nozīmē atkarīgu no ceļu satiksmes negadījumā cietušās personas rīcības. Faktiski ceļu satiksmes negadījumā cietušās personas rīcības bīstamības ņemšana vērā — neatkarīgi no tā, vai tā iekāpusi transportlīdzeklī, uz kuru attiecas apdrošināšanas pienākums — ietilpst civiltiesiskās atbildības tiesību jomā, nevis tādas tiešas prasības piemērošanas jomā, ko cietusi persona ceļ pret civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju vai, ja šī prasība nav veiksmīga, pret Otrās direktīvas 1. panta 4. punktā paredzēto iestādi. Apdrošinātājam vai minētajai iestādei ir iespēja celt prasību pret personu, kuras rīcība veicinājusi kaitējuma rašanos.

57. Visbeidzot, Īrijas valdības atsaucei uz Padomes un Komisijas kopīgo paziņojumu, kas ietverts Padomes sēdes protokolā, tai

37 — Skat., piemēram, attiecībā uz Franciju Apdrošināšanas kodeksa A 211-3. pantu: "pārvadājums ir uzskatāms par veiktu pietiekamas drošības apstākļos: a) attiecībā uz tūrisma transportlīdzekļiem, [...] ja pasažierus pārvadā transportlīdzekļa iekšienē; b) attiecībā uz komerciālajiem transportlīdzekļiem, ja pārvadājamās personas ieņēmušas vietas vai nu kabinē, vai kravas kastē ar bortiem, vai arī slēgtajā virsbūvē un ja to skaits nav lielāks par astoņi, neskaitot vadītāju [...] *Jepriekš izklāstīto noteikumu piemērošanai bērņus, kas nav sasnieguši desmit gadu vecumu, skaita tikai par pusi [...]*" (izcēlums mans).

pieņemot Padomes kopējo nostāju, un atkārtots iepriekš minētajā 1990. gada 4. maija vēstulē, šķiet, nav īpašas nozīmes. Saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru vispārīgu paziņojumu, kas ietverts Padomes sēdes protokolā un nav minēts atvasināto tiesību akta noteikumā, nevar izmantot šā akta interpretācijai<sup>38</sup>; katrā ziņā attiecīgajā paziņojumā ir paredzēta tikai "pasažierim maksājamās kompensācijas" ierobežošana, ja viņš veicinājis viņam nodarītā kaitējuma rašanos. Līdz ar to šķiet, ka šis paziņojums attiecas uz civiltiesiskās atbildības noteikumiem un nevar ierobežot to Kopienas tiesību normu piemērojamību, ar kurām ir nodrošināts apdrošināšanas garantijas vienveidīgais saturs — izslēdzot jebkādu ierobežojumu, ja vien nav paredzēts tiešs izņēmums un ņemot vērā pasažiera rīcību.

### c) Secinājums

58. Padomes Direktīvas 90/232/EEK 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj dalībvalstij uzturēt spēkā valsts tiesību aktus, ar kuriem tiek izslēgts civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākums attiecībā uz tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas transportlīdzekļa

38 — Skat. 21. zemsvītras piezīmē minētos spriedumus.

daļās, kas nav nedz paredzētas, nedz aprīkotas ar pasažieru sēdekļiem.

C — *Par otro prejudiciālo jautājumu*

59. Ar savu otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai ar Trešās direktīvas 1. pantu privātpersonām tiek piešķirtas tiesības, uz kurām tās var atsaukties valsts tiesās.

1) Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums

60. *Farele* un *Komisija* apgalvo, ka Trešās direktīvas 1. pantā piešķirtas tiesības, uz kurām privātpersonas var tieši atsaukties valsts tiesās. Savukārt *Īrijas valdība* un *MIBI* uzskata, ka, tā kā šī direktīva ir transponēta pareizi, nav pat runas par minēto jautājumu.

61. *Farele* uzsver, ka gadījumā, ja dalībvalstīm uzliktie pienākumi ir pietiekami skaidri un precīzi, direktīvai var būt tiešā iedarbība. Viņa uzskata, ka no iepriekš minētā rīkojuma

lietā *Withers* izriet, ka tas tā ir attiecībā uz Trešo direktīvu. Viņa uzskata, ka tas, ka minētā rīkojuma 20. punktā<sup>39</sup> Tiesa nav atzinusi, ka Trešajai direktīvai nepiemīt nepieciešamās iezīmes, lai uzskatītu, ka tai ir tiešā iedarbība, liecina par to, ka tikai datums, kad notika negadījums, bija šķērslis atsaukties uz Trešo direktīvu. *Farele* uzskata, ka līdz ar to uz otro prejudiciālo jautājumu ir jāatbild, ka “Trešās direktīvas 1. pantam, ar kuru pietiekami skaidri un precīzi ir paredzēts piešķirt tiesības, var būt tiešā iedarbība”.

62. *Īrijas valdība*, kuru atbalsta *MIBI*, uzskata, ka, tā kā Trešā direktīva ir īstenota pareizi, nav jāatsaucas uz šīs direktīvas tiešo iedarbību. Tomēr, neskarot šo nostāju, tā norāda, ka šādu tiešu iedarbību nekādā veidā nevar izsecināt no iepriekš minētā rīkojuma lietā *Withers*. *MIBI* nepiekrīt, ka tas ir valsts veidojums lietā *Foster*<sup>40</sup> noteikto kritēriju izpratnē: šajā sakarā tas norāda uz tā privāto juridisko formu un to, ka tas pilda savus uzdevumus mehānisko transportlīdzekļu ipašnieku obligātās apdrošināšanas joma saskaņā ar vienošanos, kas noslēgta, brīvi risinot sarunas ar valsti.

39 — “Tomēr pamata lietas pamatā esošais negadījums notika [...] pirms transpozīcijas termiņa, kas Trešajā direktīvā bija noteikts Īrijai [...]. Tātad pamata lietas dalībnieki nevar atsaukties iesniedzējtiesā uz šo direktīvu.”

40 — 1990. gada 12. jūlija spriedums lietā C-188/89 *Foster (Recueil, I-3313. lpp., 18. punkts)*.

63. Savukārt Komisija atgādina, ka privātpersonas var tieši atsaukties uz direktīvas noteikumiem attiecībā pret dalībvalsti, ja šie noteikumi ir beznosacījuma un pietiekami precīzi. Tātad tā uzskata, ka rodas iepriekšējs jautājums, vai *MIBI* ir valsts veidojums lietā *Foster* noteikto kritēriju izpratnē<sup>41</sup>. Lai tā būtu, *MIBI* ir jābūt organizācijai vai struktūrai, kas atrodas valsts pakļautībā vai kontrolē vai kurai ir plašas pilnvaras salīdzinājumā ar tiesību normām, kas piemērojamas attiecībās starp privātpersonām. Komisija apgalvo, ka, ņemot vērā *MIBI* uzticēto īpašo sabiedrisko uzdevumu, tas ir jāuzskata par valsts veidojumu. Turklāt tā norāda uz *Circuit Court* (Īrija) spriedumu, kurā tika izdarīts līdzīgs secinājums<sup>42</sup>.

tams, Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts atstāj dalībvalstīm zināmu rīcības brīvību attiecībā uz to, kā organizēt savu obligātās apdrošināšanas sistēmu, tomēr pēc tās viedokļa šai rīcības brīvībai ir tikai organizatorisks raksturs un tā neattiecas uz apdrošināšanas pamatpienākuma apjomu. Tādējādi Komisija iesaka Tiesai nospriest, ka privātpersonas valsts tiesās var tieši atsaukties uz Trešās direktīvas 1. pantu.

## 2) Vērtējums

64. Komisija norāda, ka līdz ar to atliek tikai pārbaudīt, vai Trešās direktīvas 1. panta formulējums ir beznosacījuma un pietiekami precīzs, lai uz to varētu atsaukties attiecībā pret *MIBI*. Tā konstatē, ka atbilstoši šim pantam obligātā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, kas nav vadītājs, skaidri izslēdzot tos, kas apzināti brauc zagtā transportlīdzeklī. Tātad Komisija uzskata, ka attiecīgais pants ļauj identificēt gan labuma ieguvējus, gan tās atbildības veidu, uz kuru attiecas obligātā apdrošināšana. Tā piebilst, ka, pro-

65. Ņemot vērā pamata lietas faktus, ir skaidrs, ka iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai prasītāja var atsaukties uz Trešās direktīvas 1. pantu, lai atspēkotu valsts tiesību normas, ar kurām tiek izslēgta iespēja gūt labumu no obligātās apdrošināšanas garantijas — un tātad saņemt *MIBI* maksājamo atlīdzību — personām, kas brauc jebkura transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem.

41 — 40. zemsvītras piezīmē minētais spriedums.

42 — 1999. gada 29. oktobra spriedums lietā *Dublin Bus/MIBI*.

66. Saskaņā ar judikatūru<sup>43</sup> privātpersonas attiecībā pret valsti var atsaukties tikai uz beznosacījuma un pietiekami precīziem noteikumiem.

šanas saturs un darbības joma; pasažieru, kuru definīcija izriet tikai no Kopienas tiesībām, tiesisko stāvokli var noteikt, ievērojot trīs secīgas direktīvu paaudzes.

67. Trešās direktīvas 1. pantā ir paredzēts, ka obligātā apdrošināšana "ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju", ar vienīgo izņēmumu attiecībā uz tiem, kas apzināti brauc zagtā transportlīdzeklī. Tā kā attiecīgais pants ļauj identificēt gan labuma ieguvējus, gan tās atbildības veidu, uz kuru attiecas obligātā apdrošināšana, izrādās, ka tas attiecīgajām privātpersonām piešķir beznosacījuma un pietiekami precīzas tiesības. Šo secinājumu nevar atspēkot apstākļi, ka Trešās direktīvas 1. pantā ir atsauce uz Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru dalībvalsts "[..] veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta". Lai gan secīgajās direktīvās dalībvalstīm tika atstāta zināma rīcības brīvība, lai īstenotu to noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu, tomēr tajās ir precizēts mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošinā-

68. Paliek īpaša problēma, kas aplūkojamajā lietā izriet no tā, ka negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis nebija apdrošināts un ka cietusī, Farele, lūdza kompensāciju no *MIBI* kā pilnvarotās iestādes Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta izpratnē.

69. Saistībā ar privāto tiesību subjektu, kura dalībnieki ir apdrošināšanas sabiedrības, kas darbojas Īrijas transportlīdzekļu apdrošināšanas tirgū, un kuru ar valsti saista privāto tiesību vienošanās<sup>44</sup>, lai tas pildītu Otrās direktīvas 1. panta 4. punktā noteiktās iestādes uzdevumus, jānosaka, vai *MIBI* var uzskatīt par valsts veidojumu sprieduma lietā *Foster* izklāstīto kritēriju izpratnē<sup>45</sup>. Tiesa ir nospriedusi, ka "privātpersonas [var] atsaukties uz beznosacījuma un pietiekami precīziem direktīvas noteikumiem attiecībā pret organizācijām un struktūrām [..], kas atrodas valsts pakļautībā vai kontrolē vai kurām [ir] plašas pilnvaras salīdzinājumā ar tiesību normām, kas piemērojamas attiecībās starp privātpersonām". Pēc Tiesas viedokļa no tā izriet, ka "pie organizācijām, attiecībā pret kurām var atsaukties uz direktīvas noteiku-

43 — Skat., piemēram, 1983. gada 19. janvāra spriedumu lietā 8/81 *Becker* (*Recueil*, 53. lpp.).

44 — 1988. gada 21. decembra vienošanās starp *MIBI* un vides ministru.

45 — Minēts 40. zemsvītras piezīmē, 18. punkts.

miem, kuriem varētu būt tieša iedarbība, pieder struktūra, kurai neatkarīgi no tās juridiskās formas ar publiskās iestādes aktu ir uzdots — minētajai iestādei īstenojot kontroli — sniegt pakalpojumus sabiedrības interesēs un kurai šajā sakarā ir plašas pilnvaras salīdzinājumā ar parastām tiesību normām, kas piemērojamas attiecībās starp privātpersonām”<sup>46</sup>.

kontrolē, un nav pārlicības, ka tam ir plašas pilnvaras salīdzinājumā ar tiesību normām, kas piemērojamas attiecībās starp privātpersonām. Savukārt nav strīda par to, ka *MIBI*, būdams atbildīgs par kompensācijas izmaksu tādos negadījumos cietušajiem, kurus izraisījuši neidentificēti vai neapdrošināti transportlīdzekļi, pilda pilnvarotās iestādes funkcijas Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta izpratnē. Šim uzdevumam ir publisks raksturs, jo tas ir paredzēts pašā Otrajā direktīvā un valsts kontrolē attiecīgo struktūru, izmantojot pilnvarojumu, kas aplūkojamajā lietā ir balstīts uz līgumu<sup>48</sup>.

70. Jautājums ir īpaši sarežģīts, jo Kopienas transportlīdzekļu apdrošināšanas režīms iekļaujas agrākā sistēmā<sup>47</sup>, kurā svarīga loma bija piešķirta apdrošinātājiem, lai tie izveidotu valsts birojus un mehānisko transportlīdzekļu valsts garantiju fondus, un tātad Kopienas režīmu dalībvalstīs lielā mērā īsteno privāto tiesību struktūras.

72. Secinu, ka *MIBI*, manuprāt, var pielīdzināt valstij kā Otrās direktīvas 1. panta 4. punktā paredzēto pilnvaroto iestādi, kas pilda ar Otro direktīvu šādām struktūrām noteiktos uzdevumus, un tādējādi privātpersonas valsts tiesās var tieši atsaukties uz Trešās direktīvas 1. pantu.

71. Ņemot vērā, ka iesniedzējtiesa sniegusi maz informācijas par *MIBI*, šķiet grūti uzreiz apgalvot, ka tas atrodas valsts pakļautībā vai

48 — Par privātas struktūras, kas līdzīga profesionālai organizācijai, pielīdzināšanu valstij skat. Wernicke, S., *Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht*, Bändenbände, 2002, 186. un turpmākās lpp. Autors kā piemēru pielīdzināšanai izskata situāciju, kad privātpersonai tiek uzticēts pildīt publiskās funkcijas, kas jāveic valstij atbilstoši Kopienas tiesībām, jo saskaņā ar valsts tiesībām šīs funkcijas var pildīt tikai attiecīga privātpersona (skat. 190. lpp.). Autors tomēr pielīdzināšanu pieļauj tikai tiktāl, ciktāl tas ir nepieciešams publisko funkciju veikšanai. Jāpiekrīt šim risinājumam, jo tas nodrošina, ka uz atvasināto tiesību aktu precīziem un beznosacījuma noteikumiem var atsaukties visās dalībvalstīs neatkarīgi no tās struktūras rakstura, kuru valsts izmanto, lai nodrošinātu Kopienas tiesībās paredzētā publiskā uzdevuma izpildi.

46 — Iepriekš minētais spriedums, 20. punkts.

47 — Skat. iepriekš minēto spriedumu, 23. un turpmākie punkti.

## V — Secinājumi

73. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, iesaku Tiesai uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem sniegt šādas atbildes:

- 1) Padomes Direktīvas 90/232/EEK 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj dalībvalstij uzturēt spēkā valsts tiesību aktus, ar kuriem tiek izslēgts civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākums attiecībā uz tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas transportlīdzekļa daļas, kas nav nedz paredzētas, nedz aprīkotas ar pasažieru sēdekļiem;
- 2) privātpersonas valsts tiesās var tieši atsaukties uz Padomes Direktīvas 90/232/EEK 1. pantu.