Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTES VERICAS TRSTENJAKAS [*VERICA TRSTENJAK*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2012. gada 5. jūlijā [1]

Lieta C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
pret
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(Tribunal da Relação de Guimarães (Portugāle) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Direktīvas 72/166/EEK, 84/5/EEK un 90/232/EEK — Mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana — Divu transportlīdzekļu sadursme, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem — Viena transportlīdzekļa pasažieris, kas ir veicinājis tam nodarītā kaitējuma rašanos — Atbildība par risku — Tiesību uz kaitējuma atlīdzību liegšana vai ierobežošana

I – Ievads

1. Atlīdzības idejas pamatā ir tieksme pēc taisnīguma, ko par ideālu uztvēra jau senās Grieķijas filozofijā. Tā, piemēram, Platonam [2] bija ideja par visa, ne tikai krimināltiesībās nodarītā, kaitējuma atlīdzību. Papildus dažādām piedēvējamās atbildības pakāpēm antīkajā filozofijā bija pazīstama arī iespēja atbrīvot no šīs atbildības tad, ja izrādījās, ka kaitējums bija nodarīts ne tikai nodarītāja dēļ, piemēram, ja cietušais bija līdzatbildīgs. Šis galvenokārt Antifona [3] veidotais jēdziens attīstījās romiešu un modernās Eiropas tiesību vēstures laikā, izveidojot to, kas mūsdienās vairāku dalībvalstu civiltiesību sistēmās kopumā tiek saukts par "līdzatbildību" [4]. Šajā lietā Tiesai ir jāatbild uz jautājumu, vai šis jēdziens, kas ir pazīstams arī Portugāles deliktu tiesībās, ir saderīgs ar Savienības tiesībām mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā.

1 — Secinājumu oriģinālā valoda – slovēņu.
Tiesvedības valoda – portugāļu.

2 — Platons (sengrieķu valodā: Πλάτων; apmēram no 427./428. līdz 347./348. pr. Kr.) savus apsvērumus par atlīdzību aprakstīja darbā "Νόμοι" (*Likumi*).

3 — *Antiphon von Rhamnus* (sengrieķu valodā: Ἀντιφών, apmēram no 480. līdz 411. pr. Kr.) atstāja aiz sevis daudzas aizstāvības runas, kas bija paredzētas tiesvedībām. Turklāt viņš ir uzrakstījis trīs tā sauktās tetraloģijas, proti, īsi aprakstītas tiesu prāvu izspēles ar attiecīgi divām runām – apsūdzības un aizstāvības runu. Tajās ir aspriests arī cietušās personas pašas vainas aspekts.

4 — Šajā ziņā skat. Barta, H., "Die Entstehung der Rechtskategorie ‚Zufall' – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung", *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (Heinz Barta, Theo Mayer-Maly un Fritz Raber redakcijā) un Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (Ernst Heitsch un Carl Werner Müller/Kurt Sier redakcijā), Getingena, 2011.

2. Saskaņā ar LESD 267. pantu iesniegtajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu *Tribunal da Relação de Guimarães* [Gimaraišas apelācijas tiesa] (turpmāk tekstā – "iesniedzējtiesa") Tiesai uzdod jautājumu par Direktīvu 72/166/EEK[5], 84/5/EEK[6] un 90/232/EEK[7], kas pieņemtas, ņemot vērā dalībvalstu tiesību normu tuvināšanu mehānisko transportlīdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā, interpretāciju. Iesniedzējtiesa ar to būtībā vēlas uzzināt, vai minētajām direktīvām ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums civiltiesiskās atbildības jomā, kurā tiesai, kas izskata prasību atlīdzināt kaitējumu, kurš radies ceļu satiksmes negadījumā, ir piešķirtas pilnvaras ierobežot vai pat liegt prasījuma tiesības, ja kaitējums ir radies vai pasliktinājies cietušās personas prettiesiskas rīcības dēļ.

3. Šis jautājums radās tiesvedībā par tiesībām uz tā kaitējuma atlīdzību, kas nodarīts ceļu satiksmes negadījumā cietušajam, kurš ceļu satiksmes negadījuma brīdī kā pasažieris brauca vienā no abiem iesaistītajiem transportlīdzekļiem. Cietušajam, kurš, pārkāpjot noteikumus, nebija piesprādzējies ar drošības jostu[8], tādējādi tika nodarīti smagi miesas bojājumi. Prasība atlīdzināt kaitējumu, ko šī persona vēlāk cēla pret abiem šo transportlīdzekļu vadītājiem, pret tā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sabiedrību, kurā tā brauca kā pasažieris, kā arī pret garantiju fondu, tika noraidīta piekritīgajā pirmās instances tiesā, pamatojoties uz iepriekš minēto tiesisko regulējumu civiltiesiskās apdrošināšanas jomā, jo, tā kā cietušais nebija ievērojis likumisko pienākumu piesprādzēt drošības jostu, kaitējums viņam bija radies paša vainas dēļ.

4. Šī lieta ir par vienu no daudzajiem Portugāles tiesas iesniegtajiem lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu, kurā būtībā runa ir par valsts tiesību aktu par civiltiesisko atbildību ceļu satiksmes negadījumu dēļ saderīgumu ar Savienības tiesībām, precīzāk, ar direktīvām par [dalībvalstu] tiesību aktu tuvināšanu mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā. Ņemot vērā, ka Tiesa pēdējā laikā ir pasludinājusi vairākus spriedumus šajā jomā, atbildot uz šo jautājumu apstiprinoši, it īpaši 2011. gada 17. marta paraugspriedumā lietā *Carvalho Ferreira Santos* [9] un 2011. gada 9. jūnija paraugspriedumā lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* [10], šajā lietā ir izdevība apstiprināt šo judikatūru virspalātā un tādējādi to balstīt uz pamatīgāku judikatūru vai attiecīgajā gadījumā to precizēt.

5 — Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīva 72/166/EEK 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").

6 — Padomes 1983. gada 30. decembra Otrā direktīva 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu
(OV L 8, 17. lpp.; turpmāk tekstā – "Otrā direktīva").

7 — Padomes 1990. gada 14. maija Trešā Direktīva 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā – "Trešā direktīva").

8 — No Komisijas pasūtinātā pētījuma izriet, ka pēc ātruma pārsniegšanas un braukšanas alkohola reibumā biežākais nāves gadījumu cēlonis ceļu satiksmes negadījumos ir braukšana bez drošības jostas. Tajā tiek secināts, ka pienākuma piesprādzēties pastiprināšanas pasākumu Eiropas Savienībā rezultātā ik gadu varētu izglābt līdz pat 7300 cilvēku dzīvībām (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151). Savā 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku (COM(2001) 370, galīgā redakcija) Komisija piedāvāja par Eiropas Savienības mērķi izvirzīt nāves gadījumu skaita ceļu satiksmes negadījumu dēļ samazināšanu uz pusi līdz 2010. gadam. Šī rīcības plāna ietvaros tika strādāts pie vairākiem likumprojektiem. Viens no tiem bija direktīvas par transportlīdzekļu aprīkošanu ar drošības jostām, kā arī par piesprādzēšanās pienākuma attiecināšanu uz visām transportlīdzekļu kategorijām, kā arī uz visiem tajos iebūvētajiem sēdekļiem. Sākumā pienākums piesprādzēties tika ieviests ar Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīvu 91/671/EEK (OV L 373, 26. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 8. aprīļa Direktīvu 2003/20/EK (OV L 115, 63. lpp.). Tad tā attiecās tikai uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas un kas aprīkoti ar ierobežotājsistēmām, un attiecībā uz noteiktiem citiem transportlīdzekļiem (pasažieru automobiļiem, vieglajiem kravas automobiļiem), un tajā nebija paredzēts piesprādzēšanās pienākums aizmugurējos sēdekļos. Kopš 2006. gada pienākums piesprādzēties ar drošības jostu attiecas uz visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

9 — 2011. gada 17. marta spriedums lietā C-484/09 (Krājums, I-1821. lpp.).

10 — 2011. gada 9. jūnija spriedums lietā C-409/09 (Krājums, I-4955. lpp.).

II – Atbilstošie tiesību akti

A – *Savienības tiesības*

5. Kopš 1972. gada Savienības likumdevējs direktīvās ir sācis tuvināt dalībvalstu tiesību aktus par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu [11].

6. Pirmajā direktīvā ir paredzēta visās dalībvalstīs zaļās kartes kontroles atcelšana uz robežas un ieviesta obligātā civiltiesiskā apdrošināšana, kas sedz Kopienas teritorijā radušos zaudējumus.

7. Ievērojot principu, ka ceļu satiksmes negadījumā cietušajiem ir jāsaņem kaitējuma atlīdzība no maksātspējīga debitora, ja atbildība ir konstatēta, Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā ir noteikts:

"Katra dalībvalsts [..] 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."

8. Turklāt Pirmās direktīvas 3. panta 2. punktā tostarp ir noteikts:

"Katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka apdrošināšanas līgums attiecas arī uz:

— jebkuriem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kas izraisīti citu dalībvalstu teritorijā, saskaņā ar šo valstu tiesību aktiem [..]."

9. Ar Otro direktīvu Savienības likumdevējs vēlējies saturiski tuvināt dažādus šīs obligātās apdrošināšanas aspektus, lai ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem nodrošinātu minimālo aizsardzību un lai mazinātu Savienībā pastāvošās atšķirības šīs apdrošināšanas apmēru ziņā.

10. Otrās direktīvas 2. panta 1. punktā tostarp ir noteikts:

"Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri likumos paredzētie vai līgumā 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 neattiecina uz

— personām, kurām nav tiešu vai netiešu atļauju;

— personām, kurām nav attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja apliecības;

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

Tomēr noteikumus vai atrunas, kas minētas pirmās daļas a) apakšpunktā, var vērst pret personām, kuras apzināti reģistrējušas transportlīdzekli, kas radījis kaitējumus vai miesas bojājumus, ja apdrošinātājs var pierādīt, ka personas ir zinājušas, ka transportlīdzeklis ir zagts. [..]"

11 — Saistībā ar tiesību aktu tuvināšanas transportlīdzekļu īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas attīstības vēsturi skat. manus 2010. gada 7. decembra secinājumus lietā C-484/09 *Carvalho Ferreira Santos* (spriedums minēts 9. zemsvītras piezīmē), 45. punkts, kā arī Reichert-Facilidades, F., "Europäisches Versicherungsvertragsrecht?", *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt un Hein Kötz redakcijā), Tībingena, 1998, 127. lpp., un Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (Hans Feyock, Peter Jacobsen un Ulf Lemor redakcijā), 3. izdevums, Minhene, 2009, 1. daļa, 5. punkts.

11. Trešās direktīvas mērķis ir izskaidrot dažus civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas noteikumus, jo vēl joprojām pastāv būtiskas atšķirības apdrošināšanas atlīdzību apmēros.

12. Trešās direktīvas 1. pantā ir paredzēts:

"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. [..]"

13. Šīs direktīvas 1.a pants ir formulēts šādi:

"Direktīvas 72/166/EEK 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kuriem saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību sakarā ar ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīts transportlīdzeklis. Šis pants neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu summu."

14. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvā 2009/103/EK[12] par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību, kas stājās spēkā 2009. gada 8. oktobrī, ir konsolidētas iepriekš minētās direktīvas, kas tādējādi vairs nav spēkā. Ņemot vērā, ka notikumi, uz kuriem attiecas pamatlieta, ir norisinājušies ilgi pirms Direktīvas 2009/103 spēkā stāšanās brīža, tad pamatlietai ir piemērojamas tikai šīs direktīvas.

15. Direktīvas 2009/103 12. pantā ir noteikts:

"1. Neskarot 13. panta 1. punkta otro daļu, 3. pantā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

[..]

3. Direktīvas 3. pantā minētā apdrošināšana attiecas uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kuriem saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz kompensāciju sakarā ar negadījumiem, kuros iesaistīts transportlīdzeklis."

B – *Valsts tiesības*

16. Pamatlietai piemērojamie Portugāles *Código Civil* (Civilkodekss) noteikumi ir šādi.

17. 503. panta 1. punkts: "Persona, kurai ir faktiskā kontrole pār sauszemes transportlīdzekli un kura izmanto to savām vajadzībām, pat ja tā rīkojas ar pārstāvja starpniecību, atbild par zaudējumiem, kas rodas no transportlīdzeklim piemītošajiem riskiem, pat tad, ja tas netiek izmantots".

18. 504. panta 1. punkts: "Labuma ieguvēji no atbildības par transportlīdzekļa radītiem zaudējumiem ir trešās personas, kā arī transportlīdzekļa pasažieri".

12 — OV L 263, 11. lpp.

19. *Código Civil* 505. pantā ar nosaukumu "atbrīvošana no atbildības" ir paredzēts: "Neskarot 570. panta noteikumus, 503. panta 1. punktā paredzētā atbildība neiestājas tikai tad, ja ceļu satiksmes negadījumā ir vainojams pats cietušais vai trešā persona vai ja tas ir radies *force majeur* apstākļos, kas nav saistīti ar transportlīdzekļa darbību".

20. *Código Civil* 570. pantā ar nosaukumu "cietušās personas vaina" ir paredzēts:

"1. Ja cietušās personas vainas dēļ kaitējums ir radies vai pastiprinājies, tiesa, ņemot vērā katras iesaistītās personas pieļauto pārkāpumu smagumu un no tā izrietošās sekas, nosaka, vai atlīdzība ir piešķirama pilnībā, tā samazināma vai to nepiešķir vispār.

2. Ja atbildība ir balstīta tikai uz vainas esamības prezumpciju, tad cietušā vainas dēļ, ja nav pretēja regulējuma, izslēdz atlīdzības izmaksas pienākumu."

III – Fakti, pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

21. 2004. gada 12. jūnijā uz lielceļa notika frontāla sadursme starp diviem mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Vienam no šiem transportlīdzekļiem nebija spēkā esošas apdrošināšanas. *V. H. Marques Almeida* brauca vienā no abiem transportlīdzekļiem kā pasažieris. Negadījuma brīdī viņš atsitās pret priekšējo stiklu. Tas sasitās un nodarīja viņam dziļas grieztas brūces galvā un sejā.

22. *V. H. Marques Almeida* cēla prasību par zaudējumu atlīdzību piekritīgajā pirmās instances civiltiesību tiesā pret viena no mehānisko transportlīdzekļu īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas iestādi, tā vadītāju un neapdrošinātā transportlīdzekļa īpašnieku, kā arī pret *Fundo de Garantia Automóvel* (Automobiļu garantijas fonds, turpmāk tekstā – "garantijas fonds"). Prasība tika noraidīta tādēļ, ka nevarēja konstatēt neviena vadītāja vainu negadījuma izraisīšanā. Tiesa taisīja atbildētājiem labvēlīgu spriedumu, jo uzskatīja, ka *V. H. Marques Almeida* nodarītais kaitējums bija radies paša vainas dēļ, jo viņš, pārkāpjot *Codigo da Estrada* (Ceļu satiksmes kodekss) 82. panta 1. punktu, nebija piesprādzējies ar drošības jostu. Tādēļ tiesa uzskatīja, ka zaudējumu atlīdzības izmaksāšanas pienākums ir jāizslēdz saskaņā ar *Código Civil* 505. pantu.

23. *V. H. Marques Almeida* pārsūdzēja šo spriedumu apelācijas kārtībā. Iesniedzējtiesai, kas izskata apelācijas sūdzību, radās šaubas par Portugāles tiesību normu par civiltiesisko atbildību saderību ar Savienības tiesībām, jo atbilstoši tām cietušajam var tikt ierobežotas vai liegtas tiesības uz atlīdzību, ja tas ir veicinājis kaitējuma rašanos. Šajā ziņā tā atsaucas uz Tiesas spriedumu lietā *Farrell* [13], kurā Tiesa bija skaidrojusi, ka "tikai izņēmuma apstākļos šādas kompensācijas apjomu var ierobežot, pamatojoties uz individuālu novērtējumu un ievērojot Kopienu tiesības" [14].

24. Iesniedzējtiesa uzskata, ka ir vajadzīga attiecīgo direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu noteikumu interpretācija. Tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Pirmās direktīvas (72/166/EEK) 3. panta 1. punkts, Otrās direktīvas (84/5/EEK) 2. panta 1. punkts un Trešās direktīvas (90/232/EEK) 1. un 1.a pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem pretrunā ir valsts civiltiesību normas, konkrētāk Civilkodeksa 503. panta 1. punkts, 504., 505. un 570. pants, kurās noteikts, ka divu transportlīdzekļu sadursmes gadījumā, kurā kādam no šo transportlīdzekļu pasažieriem (cietušais, kurš lūdz atlīdzinājumu) radušies miesas bojājumi, ja notikušajā nav vainojams neviens no vadītājiem, viņa lūgtā zaudējumu atlīdzība tiek vai nu

13 — 2007. gada 19. aprīļa spriedums lietā C-356/05 *Farrell* (Krājums, I-3067. lpp.).

14 — Turpat, 35. punkts.

liegta, vai ierobežota tādēļ, ka šis pasažieris ir veicinājis zaudējumu rašanos, jo, atrodoties transportlīdzekļa pasažieru sēdeklī blakus vadītājam, viņš nebija piesprādzējies ar drošības jostu, kā tas ir prasīts valsts tiesiskajā regulējumā?

2) Šajā ziņā tika konstatēts, ka abu iesaistīto transportlīdzekļu sadursmes brīdī pasažieris sadursmes dēļ un tādēļ, ka nebija piesprādzējis drošības jostu, ar savu galvu tik spēcīgi iesita pa priekšējo stiklu, ka tas tika izsists, radot dziļas grieztas brūces galvā un sejā.

3) Tāpat ir jāņem vērā, ka, tā kā negadījuma brīdī vienam no iesaistītajiem transportlīdzekļiem nebija derīgas un spēkā esošas apdrošināšanas nevienā no apdrošināšanas sabiedrībām, papildus otra iesaistītā transportlīdzekļa apdrošinātājam arī neapdrošinātā transportlīdzekļa īpašnieks, tās vadītājs un *Fundo de Garantia Automóvel* var – ciktāl ir runa par objektīvu atbildību – solidāri atbildēt par šo zaudējumu atlīdzības samaksu."

IV – Tiesvedība Tiesā

25. Lēmums iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu tika pieņemts 2010. gada 22. aprīlī un Tiesas kancelejā reģistrēts 2010. gada 17. jūnijā.

26. Rakstveida apsvērumus Tiesas Statūtu 23. pantā minētajā termiņā iesniedza *V. H. Marques Almeida*, Portugāles un Vācijas valdības, kā arī Eiropas Komisija.

27. 2012. gada 22. maija tiesas sēdē ieradās Portugāles un Vācijas valdību, kā arī Komisijas pārstāvji, lai sniegtu mutvārdu apsvērumus.

V – Lietas dalībnieku galvenie argumenti

28. *V. H. Marques Almeida* uzskata, ka valsts tiesību normas, kurās ir paredzēta cietušā tiesību uz atlīdzību liegšana vai ierobežošana, ir pretrunā strīdīgajām direktīvām. Šajā ziņā viņš atsaucas uz Tiesas judikatūru, kuras mērķis, viņaprāt, ir efektīvi aizsargāt transportlīdzekļu pasažierus. Turklāt viņš atsaucas uz strīdīgo direktīvu mērķi, kas, viņaprāt, ir tuvināt dalībvalstu tiesību aktus un aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo tiesības uz kaitējuma atlīdzību. Strīda pamatā esošais valsts tiesiskais regulējums tātad neesot saderīgs ar Savienības tiesībām, jo ar to tiek ierobežotas šīs tiesības uz kaitējuma atlīdzību.

29. Turklāt *V. H. Marques Almeida* skaidro, ka viņš nebija veicinājis ceļu satiksmes negadījuma iestāšanos. Turklāt neesot pierādīts, ka miesas bojājumi viņam netiktu nodarīti, ja viņš būtu piesprādzējies ar drošības jostu. Viņš norāda, ka otra transportlīdzekļa vadītājs netika savainots, lai gan viņš arī nebija piesprādzējies ar drošības jostu. Šādos apstākļos viņu nevarot atzīt par vainīgu savu miesas bojājumu nodarīšanā. Līdz ar to neesot pamata liegt viņam tiesības uz kaitējuma atlīdzību.

30. Turpretī *Portugāles* un *Vācijas valdības*, kā arī *Komisija* uzskata, ka tāds valsts tiesiskais regulējums kā šajā lietā nav pretrunā strīdīgajām direktīvām. Kā pamatojumu tās norāda, ka ne strīdīgo direktīvu teksts, ne mērķis nenorāda, ka ar tām būtu paredzēts tuvināt valsts tiesību normas par civiltiesisko atbildību. Drīzāk tās ir paredzētas, pirmkārt, lai veicinātu transportlīdzekļu ar pastāvīgo atrašanās vietu Savienības teritorijā, kā arī transportlīdzekļu pasažieru brīvu apriti. Otrkārt, to mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret Savienībā cietušajiem. Šādā nolūkā direktīvās esot noteikts, ka apdrošināšanai ir jāsedz civiltiesiskā atbildība, kas attiecas uz transportlīdzekļiem ar pastāvīgo atrašanās vietu Savienības teritorijā. Tāpat tajās esot noteikts, kāda veida kaitējums un kāds cietušo loks ir šādi apdrošināms.

31. Šis tiesiskais regulējums par segšanas apmēru atšķiroties no pienākuma atlīdzināt kaitējumu, kāds, pamatojoties uz valsts tiesību normām par civiltiesisko atbildību, attiecībā uz cietušajiem ir apdrošinātajiem. Minētajās valsts tiesību normās ir noteikta dalībvalstu likumdošanas kompetence. Līdz ar to jautājums par to, vai cietušajam var liegt vai ierobežot tiesības uz kaitējuma atlīdzību tādēļ, ka viņš ir līdzatbildīgs par sava kaitējuma radīšanu, esot jāizvērtē tikai, ņemot vērā valsts tiesību normas par civiltiesisko atbildību. Tiesa tā jau nosprieda spriedumos lietā *Carvalho Ferreira Santos* [15], kā arī lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* [16]. Turklāt šīs lietas pamatā esošie fakti ir gandrīz identiski minēto lietu faktiem. Turpretī pamatlietas fakti atšķiroties no faktiem lietā
Farrell [17] un lietā *Candolin* u.c.[18], ciktāl tiesību uz kaitējuma atlīdzību ierobežošana ar apdrošināšanu esot civiltiesisko delikta tiesību, nevis – kā minētajās lietās – civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību rezultāts. Ņemot vērā šos apstākļus, Portugāles un Vācijas valdības, kā arī Komisija neredzot pamatu atkāpties no judikatūras principiem, kurus Tiesa iedibināja ar spriedumiem lietā *Carvalho Ferreira Santos* un lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*.

VI – Juridiskais pamatojums

A – *Ievada apsvērumi*

32. Kā norādīts sākumā, šajā lietā Tiesai ir izdevība ieņemt jaunu nostāju jautājumā par attiecībām starp abām tiesību jomām, kas ir būtiskas ceļu satiksmes negadījumos cietušo tiesību uz kaitējuma atlīdzību īstenošanai, – mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesības un civiltiesiskās deliktu tiesības ceļu satiksmes negadījumu dēļ. Šķiet, ka būtu jāizvērtē saistību punkti, kas pastāv starp abām tiesību jomām, it īpaši tādēļ, ka nevar izslēgt, ka Savienības tiesību prasības, kas ir izvirzāmas saskaņotajā mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību jomā, attiecīgajos apstākļos var ietekmēt arī civiltiesiskās deliktu tiesības dalībvalstīs. Šā jautājuma nozīme ir tieši redzama tad, kad pastāv – kā pieļauj iesniedzējtiesa – varbūtība, ka mērķis, ko paredzēts sasniegt ar direktīvu pieņemšanu mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jomā, netiek sasniegts, kas ir jāizvērtē atsevišķi. Galvenais jautājums šajā lietā ir par to, vai šīm Savienības tiesībās paredzētajām prasībām ir pretrunā valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru gadījumā, ja notiek divu mehānisko transportlīdzekļu sadursme, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem, cietušā pasažiera tiesības uz kaitējuma atlīdzību var tikt liegtas vai ierobežotas, ja tiek konstatēts, ka viņš ir veicinājis sava kaitējuma rašanos.

33. Izvērtējot šo tiesību jautājumu, Tiesai ir jāpārbauda, vai tās līdzšinējā judikatūra šajā jomā ir piemērojama pamatlietā vai arī attiecīgajā gadījumā tā ir jāprecizē. Lai Tiesai sniegtu lietderīgu pamatu sprieduma taisīšanai, savu pētījumu sadalīšu trijās daļās: vispirms sniegšu īsu pārskatu pār pastāvošo judikatūru, kurā izklāstīšu problēmas galvenās iezīmes. Tad iztirzāšu jautājumu par šīs judikatūras piemērojamību pamatlietā, ņemot vērā pamatlietas faktu īpatnības. Visbeidzot pievērsīšos jautājumam, vai, ņemot vērā izdarāmos secinājumus, ir jāprecizē vai pat jāmaina šī judikatūra.

15 — Iepriekš minēts 9. zemsvītras piezīmē.

16 — Iepriekš minēts 10. zemsvītras piezīmē.

17 — Iepriekš minēts 13. zemsvītras piezīmē.

18 — 2005. gada 30. jūnija spriedums lietā C-537/03 (Krājums, I-5745. lpp.).

34. Šeit uzreiz vēlos norādīt, ka neesmu pārliecināta, ka šajā lietā būtu attaisnojams citāds tiesiskais vērtējums nekā spriedumos lietā *Carvalho Ferreira Santos* [19] un lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* [20]. Manuprāt, būtu principā stingri jānodala abas iepriekš minētās tiesību jomas [21]. Ņemot vērā, ka Savienības likumdevējs tuvina tikai mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesības, civiltiesiskās deliktu tiesības ceļu satiksmes negadījumos principā nebūtu jāskar. Citāds vērtējums neatbilstu Savienības likumdevēja gribai. Par dalībvalstu tiesību ierobežošanu, paplašināti interpretējot direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu piemērošanas jomu, runa var būt tikai tad, ja izrādītos, ka mērķis, ko ar šīm direktīvām vēlas sasniegt, tiktu apdraudēts tām pretrunā esošu noteikumu un prakses dēļ. Tomēr par to, ka šajā lietā par to nevar būt ne runas, liecina paralēles ar lietu *Ambrosió Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*, kurā Tiesa uzskatīja, ka šajā lietā apstrīdētās Portugāles civiltiesību normas atbilst Savienības tiesībām.

B – *Pārskats pār judikatūru*

1) Spriedums lietā *Carvalho Ferreira Santos*

a) Īss lietas jautājumu izklāsts

35. Lietā *Carvalho Ferreira Santos* [22] tika izskatīts *Tribunal da Relação Porto* lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, kurā būtībā runa bija par to, vai valsts civiltiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru tad, ja cietusī persona ir veicinājusi kaitējuma rašanos, tiek atļauts veikt atbildības sadalīšanu atbilstoši daļai, kādā atsevišķa transportlīdzekļa radītais ekspluatācijas risks ir veicinājis zaudējumus, tādējādi samazinot kaitējuma atlīdzības summu, ko negadījumā cietušie var saņemt no mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas sabiedrības, ir pretrunā direktīvām par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.

36. Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp *Carvalho* un civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sabiedrību par pilnīgas atlīdzības par mantisko un morālo kaitējumu, kas viņam radies ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, saņemšanu. *Carvalho*, kurš negadījuma brīdī brauca ar motociklu, sadursmes ar pasažieru automobili rezultātā cieta galvaskausa un smadzeņu traumu. Civiltiesa, kurai bija piekritīga prasība par kaitējuma atlīdzību, nosprieda, ka neviens no negadījuma dalībniekiem nebija vainīgs. Tā kā bija šaubas par to, cik lielā mērā negadījumu izraisījušie transportlīdzekļi veicinājuši kaitējuma rašanos, civiltiesa piemēroja *Código Civil* 506. panta 2. punktu, nosakot, ka katra transportlīdzekļa vadītāja civiltiesiskās atbildības daļa ir 50 %. Civiltiesa uzskatīja, ka kaitējumu izraisījušā

19 — Iepriekš minēts 9. zemsvītras piezīmē.

20 — Iepriekš minēts 10. zemsvītras piezīmē.

21 — Skat. Caradonna, G., "Responsabilità civile da circolazione dei veicoli", *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, 761. lpp.; Michel, V., "Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile", *Europe*, Maijs, 2011, 5. punkts, 44. lpp., un tā paša autora "Indemnisation de la victime fautive", *Europe*, Augusts, 2011, 8. punkts, 43. lpp., kurā ir norādes uz to, ka pienākums atlīdzināt trešajai personai ceļu satiksmes negadījuma rezultātā nodarīto kaitējumu būtu jānošķir no civiltiesiskās atbildības sadalīšanas iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju starpā, kas ir vienīgais, kas ietilpst dalībvalstu reglamentēšanas kompetencē. Saistībā ar civiltiesiskās atbildības sistēmas nodalīšanas no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistēmas principu skat. Baumann, H., "Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichversicherung", *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (Walther Hadding redakcijā), Berlīne, 1999, 13. lpp., kā arī Von Bar, C., "Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung", *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, Nr. 181, 326. lpp., kurš izsakās pret apdrošināšanas tiesību īpatnību pārnešanu uz tiesību normām par civiltiesisko atbildību, kas liek domāt, ka valsts tiesībās abas tiesību jomas ir skaidri nošķirtas. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tībingena, 2003, 115. lpp., norāda gan uz tiešo prasījuma tiesību pakārtoto raksturu, salīdzinot ar civiltiesiskās atbildības prasījuma tiesībām, tomēr vienlaikus norāda uz acīmredzamo atšķirību starp tiesību normām par civiltiesisko atbildību un apdrošināšanas tiesībām. Ja deliktu tiesību mērķis ir atlīdzināt kaitējumu, tad apdrošināšanas tiesību mērķis ir sadalīt atbildības slogu starp kolektīvajām organizācijām.

22 — Iepriekš minēts 9. zemsvītras piezīmē.

transportlīdzekļa vadītāja atbildība ir jāierobežo atbilstoši apmēram, kādā šā kaitējuma rašanos ir veicinājis cietušā transportlīdzeklis. Šīs atbildības ierobežošanas dēļ tika atbilstoši ierobežota atlīdzība, kas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sabiedrībai, pamatojoties uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ir jāizmaksā cietušajam [23].

b) Secinājumos iztirzātie argumenti

37. Manos 2010. gada 7. decembra secinājumos, uz kuru saturu šeit būtu jāatsaucas, esmu apstiprinājusi, ka attiecīgais civiltiesiskais regulējums atbilst Savienības tiesībām, galvenokārt tādēļ, ka tas neietilpst attiecīgo direktīvu piemērošanas jomā [24]. Lai izdarītu šādu secinājumu, noskaidroju attiecīgo direktīvu piemērošanas jomu, ņemot vērā attiecīgo direktīvu tiesību normu gramatisko un teleoloģisko interpretāciju. Tādējādi atzinu, ka, lai arī direktīvās tiek reglamentētas vairākas mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību jomas, tomēr to mērķis nav tuvināt dalībvalstu tiesisko regulējumu civiltiesiskās atbildības jomā [25]. No minētā secināju, ka nedz atbildības materiālo tiesību kritēriji ceļu satiksmes negadījumā radītā kaitējuma atlīdzībai, nedz atbildības apmērs neietilpst direktīvu piemērošanas jomā [26]. Ņemot vērā, ka strīdīgā Portugāles tiesību norma no regulējuma sistēmas viedokļa attiecās uz valsts tiesību aktiem par civiltiesisko zaudējumu atlīdzību, ir jāuzskata, ka arī tā neietilpst direktīvu piemērošanas jomā [27].

38. Turklāt savos secinājumos esmu detalizēti izklāstījusi [28] Tiesas judikatūru lietā *Candolin* u.c. [29] un lietā *Farrell* [30] un atsaucos uz nenoliedzamām atšķirībām starp attiecīgo lietu un lietu *Carvalho Ferreira Santos*. Kā es konkrēti norādīju, faktiskais un tiesiskais stāvoklis lietā *Carvalho Ferreira Santos* būtiskos aspektos atšķiras no attiecīgā stāvokļa lietā *Candolin* u.c. un lietā *Farrell*, jo lieta *Carvalho Ferreira Santos* bija par tiesību normu par civiltiesisko atbildību saderību, nevis kā lieta *Candolin* u.c. un lieta *Farrell* – par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību normu saderību [31]. Šādos apstākļos uzskatīju, ka šo judikatūru nevar piemērot lietai *Carvalho Ferreira Santos* [32].

39. Ņemot vērā šeit īsumā izklāstīto, ierosināju Tiesai uz prejudiciālo jautājumu atbildēt tādējādi, ka valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru situācija, kurā – kā pamatlietā – ir notikusi sadursme starp transportlīdzekļiem, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem un kurā vienam no vadītājiem ir nodarīti miesas bojājumi un materiāli zaudējumi, pamatojoties uz atbildību par risku, uz pusi tika samazinātas cietušā tiesības uz atlīdzību, nav pretrunā Direktīvām 72/166, 84/5 un 90/232.

23 — Skat. spriedumu lietā *Carvalho Ferreira Santos* (minēts 9. zemsvītras piezīmē, 11.–14. punkts).

24 — Skat. manu secinājumu šajā lietā 73. punktu.

25 — Skat. kaut vai 2000. gada 14. septembra spriedumu lietā C-348/98 *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira* (*Recueil*, I-6711. lpp., 23. un 29. punkts). Par Pirmās, Otrās un Trešās direktīvas, kas ir piemērojamas EBTA un EEZ valstīs, interpretāciju skat. (EEZ tiesībās ietvertajai vienveidīguma prasībai atbilstošo) EBTA Tiesas judikatūru, tostarp 2001. gada 14. jūnija spriedumu lietā E-7/00 *Helgadóttir* (30. punkts) un 2008. gada 20. jūnija spriedumu lietā E-8/07 *Nguyen* (24. punkts). Direktīvas atbilstoši EEZ līguma IX pielikuma 8., 9. un 19. punktam ir piemērojamas arī EBTA un EEZ valstīs. Judikatūra mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības jomā Eiropas Ekonomikas zonā tika ietekmēta šīs vairākus gadus notiekošas apmaiņas starp Eiropas Savienības Tiesu un EBTA Tiesu rezultātā. Par šā unikālā dialoga galvenajām iezīmēm skat. Baudenbacher, C., "Some thoughts on the EFTA Court's phases of life", *Judicial Protection in the European Economic Area*, Štutgarte, 2012, 11. un 12. lpp., un "The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – A Tale of Judicial Dialogue", *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (sastād. Anthony Arnull un Trakis Tridimas), Oksforda, 2008, 90.–91. lpp.

26 — Turpat, 59. punkts.

27 — Turpat, 60. punkts.

28 — Turpat, 50.–53., 61., 70. un 71. punkts.

29 — Iepriekš minēts šo secinājumu 16. punktā.

30 — Iepriekš minēts šo secinājumu 13. punktā.

31 — Turpat, 61. un 70. punkts. Skat. Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tībingena, 2010, 72. un 73. lpp., kurā spriedums lietā *Farrell* tiek izvērtēts, ņemot vērā tikai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesības.

32 — Turpat, 74. punkts.

c) Tiesas spriedums

40. Spriedumā lietā *Carvalho Ferreira Santos* [33] Tiesa šo ierosinājumu pieņēma. Tādējādi – kā tiks ilustrēts turpinājumā – lielā mērā tika pārņemta arī tiesiskā argumentācija.

41. Šīs argumentācijas sākumpunkts bija atzinums, ka būtu jānošķir pienākums ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas palīdzību atlīdzināt kaitējumu, kas ar mehānisko transportlīdzekli radīts trešajām personām, no vienas puses, un šīm personām nodarītā kaitējuma atlīdzības apmērs saskaņā ar apdrošinātā civiltiesisko atbildību, no otras puses. Proti, pirmais ir noteikts un nodrošināts Savienības tiesiskajā regulējumā, savukārt otrais būtībā ir reglamentēts valsts tiesībās [34]. Tiesa, atsaucoties uz spriedumiem lietā *Candolin* u.c. [35], kā arī lietā *Farrell* [36], nosprieda, ka direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu mērķis nav tuvināt dalībvalstu civiltiesiskās atbildības noteikumus un ka pašreizējā Savienības tiesību attīstības stadijā dalībvalstis pašas var brīvi noteikt civiltiesisko atbildību par kaitējumu, kas nodarīts mehānisko transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumos [37]. Pēdējais minētais atbildības veids it īpaši attiecas uz to, kā noteikt mehāniskā transportlīdzekļa civiltiesiskās atbildības veidu – par vainu vai par risku –, kas ir jāsedz apdrošināšanai [38]. Tomēr Tiesa ir skaidri noteikusi, ka, lai gan ir šis atsevišķais tiesiskā regulējuma aspektu nodalījums, tie tomēr ir saistīti, ciktāl direktīvās dalībvalstīm ir noteikts pienākums nodrošināt, lai valsts tiesību aktos noteiktā civiltiesiskā atbildība tiktu segta ar apdrošināšanu, kas atbilst minēto triju direktīvu noteikumiem [39].

42. Attiecībā uz iepriekš minēto spriedumā lietā *Candolin* u.c. izstrādāto kritēriju izpratni un to iespējamo piemērojamību pamatlietā Tiesa ieņēma līdzīgu nostāju tai, ko ieņēmu savos secinājumos. Proti, tā nosprieda, ka tas vien, ka tādā valsts civiltiesiskās atbildības regulējumā kā *Código Civil* 506. pantā ir paredzēta civiltiesiskās atbildības daļa par kaitējumu, kas radies divu mehānisko transportlīdzekļu sadursmes rezultātā, kurā neviens no vadītājiem nav vainojams, vēl nenozīmē, ka direktīvām tiktu atņemta lietderīgā iedarbība, jo šī tiesību norma neskar Savienības tiesībās paredzēto garantiju, ka saskaņā ar valsts tiesībām piemērojamos civiltiesiskās atbildības noteikumus sedz minētajām trijām direktīvām atbilstoša apdrošināšana [40].

43. Lai pamatotu argumentāciju ar sistēmisko interpretāciju, Tiesa balstījās arī uz jauno direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, no kuras noteikumiem būtībā izriet, ka neatkarīgi no principa, ka miesas bojājumi un materiālais kaitējums ir jāsedz no mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, ja notiek ceļu satiksmes negadījums, civiltiesiskā atbildība un kaitējuma atlīdzības apmērs tiek noteikts saskaņā ar civiltiesisko deliktu tiesību regulējumu [41]. Tā atsaucās, piemēram, uz Trešās direktīvas 1.a pantu, kurš tajā tika iekļauts ar Direktīvu 2005/14 [42] un kurā ir noteikts, ka Direktīvas 72/166 3. panta 1. punktā paredzētā apdrošināšana attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kam saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz kaitējuma atlīdzību sakarā ar ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīts transportlīdzeklis. Turklāt šajā direktīvas tiesību normā ir skaidri

33 — Iepriekš minēts 9. zemsvītras piezīmē.

34 — Turpat, 31. punkts.

35 — Iepriekš minēts 18. zemsvītras piezīmē.

36 — Iepriekš minēts 13. zemsvītras piezīmē.

37 — Turpat, 32. punkts.

38 — Turpat, 33. punkts.

39 — Turpat, 34. punkts.

40 — Turpat, 44. punkts.

41 — Turpat, 45. punkts.

42 — 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 [..] (OV L 149, 14. lpp.).

precizēts, ka tā neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu summu. Vēl šajā ziņā no Direktīvas 2009/103 12. panta izriet, ka kaitējuma, kas radīts noteiktām cietušo kategorijām, tostarp satiksmes dalībniekiem, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus, kā arī pasažieriem, neskar nedz atbildību, nedz minētā kaitējuma atlīdzības summu.

44. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Tiesa nosprieda, ka tāds valsts tiesiskais regulējums kā *Código Civil* 506. pants, saskaņā ar kuru tad, ja divu transportlīdzekļu sadursmē ir radīts kaitējums un neviens no vadītājiem nav vainojams, atbildība par šo kaitējumu tiek sadalīta proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis tā rašanos, un, ja šajā ziņā pastāv šaubas, ir noteikts, ka minētās veicināšanas pakāpes ir vienādas, nav pretrunā Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktam, Otrās direktīvas 2. panta 1. punktam un Trešās direktīvas 1. pantam [43].

2) Spriedums lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*

a) Īss lietas jautājumu izklāsts

45. Lietas *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* pamatā bija *Supremo Tribunal de Justiça* lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, kurā iesniedzējtiesa būtībā lūdza izskaidrot, vai Pirmā, Otrā un Trešā direktīva ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, ar kuru tiek ierobežotas vai liegtas ceļu satiksmes negadījumā, kurā ir iesaistīts mehāniskais transportlīdzeklis, cietušā tiesības uz kaitējuma atlīdzību tādēļ, ka šī persona pilnībā vai daļēji ir izraisījusi šādu kaitējumu [44].

46. Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*, no vienas puses, un civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sabiedrību, no otras puses, par kaitējuma atlīdzību, kas prasītājiem pamatlietā nodarīts ceļu satiksmes negadījumā, kurā bija iesaistīts viņu nepilngadīgais bērns, kurš brauca ar riteni, un transportlīdzeklis, kas bija apdrošināts attiecīgās civiltiesiskās apdrošināšanas sabiedrībā [45]. Kā izrietēja no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, vecāku prasība par kaitējuma atlīdzību tika noraidīta gan pirmās instances tiesā, gan apelācijas tiesā tādēļ, ka bērns pats bija vainojams negadījumā, kurā iestājās viņa nāve, jo viņš bija braucis pretējā braukšanas virzienā un nebija ievērojis priekšrokas noteikumus.

47. *Supremo Tribunal de Justiça* radās šaubas par piemērojamo civiltiesiskās atbildības noteikumu saderību ar judikatūru lietā *Candolin* u.c., un tā pieņēma lēmumu lūgt Tiesai skaidrojumu par to, vai tiek pārkāpts Trešās direktīvas 1. pants, ja Portugāles civiltiesībās, it īpaši *Código Civil* 503. panta 1. punktā, 504., 505. un 570. pantā tiek liegtas vai ierobežotas ceļu satiksmes negadījumā cietušā nepilngadīgā tiesības uz kaitējuma atlīdzību tikai tādēļ, ka tas daļēji vai pilnībā pats to ir izraisījis.

b) Tiesas spriedums

48. Ņemot vērā, ka secinājumi lietā *Carvalho Ferreira Santos* jau bija nolasīti un ka lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* netika uzdoti jauni tiesību jautājumi, Tiesa saskaņā ar Statūtu 20. panta piekto daļu pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņēma lēmumu, ka lieta izlemjama bez ģenerāladvokāta secinājumu uzklausīšanas.

43 — Spriedums lietā *Carvalho Ferreira Santos* (minēts 9. zemsvītras piezīmē, 46. punkts).

44 — Spriedums lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* (minēts 10. zemsvītras piezīmē, 22. punkts).

45 — Turpat, 2. punkts.

49. Spriedumā lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* [46] Tiesa nosprieda, ka tādas valsts civiltiesiskās atbildības tiesību normas, kurās ir atļauts ceļu satiksmes negadījumā cietušajam, pamatojoties uz šā cietušā pilnīgas vai daļējas līdzdalības tam nodarītajā kaitējumā individuālu novērtējumu, liegt vai samazināt kaitējuma atlīdzību, ko sedz no ceļu satiksmes negadījumā iesaistītā mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, nav pretrunā direktīvām par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.

50. Tiesa izmantoja līdzīgu pamatojumu kā lietā *Carvalho Ferreira Santos*. Vispirms tā norādīja, ka ir jānošķir pienākums nodrošināt, lai civiltiesiskās atbildības apdrošināšana segtu mehānisko transportlīdzekļu trešajai personai radīto kaitējumu, no vienas puses, un šo personu tiesību uz atlīdzību apmērs, pamatojoties uz apdrošinātā civiltiesisko atbildību, no otras puses [47]. Tāpat tā tajā atgādināja, ka, tā kā Savienības tiesību normas nav saskaņotas, dalībvalstis var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumiem [48].

51. Līdzīgi kā lietā *Carvalho Ferreira Santos* Tiesa norādīja uz atšķirību starp pamatlietu un gadījumu, kas ir spriedumu lietā *Candolin* u.c. un lietā *Farrell* pamatā. Atšķirībā no abām pēdējām minētajām lietām ceļu satiksmes negadījumā cietušā tiesības uz kaitējuma atlīdzību tika ierobežotas, nevis pamatojoties uz civiltiesiskās atbildības segšanu saskaņā ar apdrošināšanas tiesību normām, bet pamatojoties uz apdrošinātā vadītāja atbildības ierobežošanu saskaņā ar piemērojamo tiesisko regulējumu civiltiesiskās atbildības jomā [49].

52. Šis atzinums bija balstīts uz piemērojamo valsts tiesību normu vērtējumu. Kā Tiesa secināja no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, Portugāles *Código Civil* 503. un 504. pantā gan ir paredzēta objektīva atbildība saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem. Tomēr saskaņā ar *Código Civil* 505. pantu 503. panta 1. punktā paredzētā atbildība par risku bija izslēdzama, ja negadījumā bija vainojams cietušais. Turklāt, ja cietušā vainas dēļ kaitējums ir radies vai pastiprinājies, Portugāles *Código Civil* 570. pantā bija paredzēts, ka, ņemot vērā šīs vainas smaguma pakāpi, šai personai varēja pilnībā vai daļēji atteikt kaitējuma atlīdzinājumu [50]. Tiesa šīs tiesību normas saprata tādējādi, ka ceļu satiksmes negadījumā iesaistītā transportlīdzekļa vadītāja atbildību par riskiem var izslēgt tikai tad, ja negadījumā ir vainojams vienīgi cietušais. Ja cietušā vainas dēļ ir radies vai pastiprinājies tam nodarītais kaitējums, tā atlīdzināšanu proporcionāli ietekmē šādas vainas smaguma pakāpe [51].

53. Tiesa uzskatīja, ka pretēji atbilstošajiem tiesiskajiem apstākļiem, kuros tika taisīti iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., kā arī lietā *Farrell*, minētajās tiesību normās gadījumā, ja kaitējums cietušajam radies savas vainas dēļ, netiek automātiski liegtas vai nesamērīgi samazinātas cietušo – šajā gadījumā nepilngadīgā mirušā bērna, kurš sadursmes ar mehānisko transportlīdzekli brīdī brauca ar divriteni, vecāku – tiesības uz ceļu satiksmes negadījumā iesaistītā mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas nodrošinātu atlīdzību. Tiesa no minētā secināja, ka tādēļ apstrīdētās tiesību normas neietekmē Savienības tiesībās paredzēto garantiju, ka piemērojamajās valsts tiesībās paredzētajai civiltiesiskai atbildībai ir jābūt segtai ar trim minētajām direktīvām atbilstošu apdrošināšanu [52].

46 — Iepriekš minēts 10. zemsvītras piezīmē.
47 — Turpat, 25. punkts.
48 — Turpat, 26. punkts.
49 — Turpat, 31. punkts.
50 — Turpat, 32. punkts.
51 — Turpat, 33. punkts.
52 — Turpat, 34. punkts.

54. Citiem vārdiem sakot, Tiesa neuzskatīja, ka tas, ka saskaņā ar valsts civiltiesiskās atbildības noteikumiem cietušajam tiek liegta atlīdzība tādēļ, ka viņš ir izraisījis kaitējumu, ir direktīvas lietderīgās iedarbības ierobežojums, jo tas neietekmē principu, kas kā mērķis ir paredzēts arī Savienības tiesībās, ka civiltiesībās paredzētās prasījuma tiesības ir jānodrošina ar mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.

C – *Šīs lietas analīze*

55. Pēc līdzšinējās judikatūras īsā izklāsta ir jāpārbauda, vai no tās ir izdarāmi secinājumi šīs lietas izskatīšanai.

1) Interpretācijas priekšmeta noteikšana

56. Tomēr ir jāsniedz dažas piezīmes par interpretācijas priekšmeta apmēru. Ir atzīts, ka vajadzības gadījumā Tiesas kompetencē ietilpst arī prejudiciālu jautājumu precizēšana vai pārformulēšana, lai varētu iesniedzējtiesai sniegt pēc iespējas pilnīgāku un lietderīgāku atbildi, kas palīdzētu izskatīt lietu[53]. Manuprāt, prejudiciālais jautājums būtu jāprecizē, ciktāl tas daļēji attiecas arī uz tādas tiesību normas, proti, Trešās direktīvas 1.a panta, interpretāciju, kas gan pēc būtības, gan laika ziņā nav piemērojama pamatlietā.

57. Tā nav piemērojama pēc būtības, jo pamatlietā cietušais neietilpst attiecīgajā aizsargāto personu lokā. Šajā tiesību normā ir noteikts, ka mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšana attiecas uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kam saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz kaitējuma atlīdzību sakarā ar negadījumiem, kuros iesaistīts mehāniskais transportlīdzeklis. Tomēr pamatlietā runa ir par negadījumā cietušā transportlīdzekļa pasažiera tiesībām uz kaitējuma atlīdzību.

58. Laika ziņā tā nav piemērojama, jo Direktīva 2005/14, ar kuru šī tiesību norma tika ieviesta Trešajā direktīvā, tika pieņemta tikai 2005. gada 11. maijā. Saskaņā ar Direktīvas 2005/14 6. panta 1. punktu tā bija jātransponē vēlākais līdz 2007. gada 11. jūnijam. Tomēr privātpersonas valstu tiesās principā nevarēja atsaukties uz direktīvas noteikumiem pirms transponēšanas termiņa beigām. Kā Tiesa nosprieda savā judikatūrā, pirms direktīvas transponēšanas termiņa beigām dalībvalstīm nevar pārmest, ka tās vēl nav veikušas pasākumus direktīvas ieviešanai savā tiesību sistēmā[54]. Ņemot vērā, ka ceļu satiksmes negadījums, uz kuru attiecas pamatlieta, notika jau 2004. gada 12. jūnijā, iespēja atsaukties uz šo direktīvas noteikumu ir izslēgta.

59. Ņemot vērā šo atzinumu, lēmuma pieņemšanai nav lietderīgi interpretēt Trešās direktīvas 1.a pantu. Tādēļ Tiesai šī tiesību norma nav jāuzskata par interpretācijas priekšmeta daļu. Līdz ar to prejudiciālais jautājums ir jāprecizē tādējādi, ka lūgums sniegt interpretāciju neattiecas uz minēto direktīvas tiesību normu.

2) Minētās judikatūras piemērojamība pamatlietā

60. Turpinājumā norādīšu veselu virkni argumentu, kādēļ, manuprāt, iepriekš atgādināto judikatūru par attiecībām starp valsts civiltiesībām un Savienības tiesību ietekmētajām mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas tiesībām var piemērot pamatlietā.

53 — Skat. it īpaši 2002. gada 11. jūlija spriedumu lietā C-62/00 *Marks & Spencer* (Krājums, I-6325. lpp., 32. punkts) un 2000. gada 28. novembra spriedumu lietā C-88/99 *Roquette Frères* (Krājums, I-10465. lpp., 18. un 19. punkts). Skat. Lenaerts, K., Arts, D. un Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, 2. izdevums, Londona, 2006, 48. un 49. lpp., 2-021. punkts.

54 — Skat. 2006. gada 4. jūlija spriedumu lietā C-212/04 *Adeneler* u.c. (Krājums, I-6057. lpp., 114. punkts).

61. Vispirms ir jānorāda, ka Tiesa spriedumā lietā *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* jau atbildēja – kā pamatoti uzsver Portugāles valdība [55] un Komisija [56] – uz gandrīz identisku prejudiciālu jautājumu. Tas ir viens no iemesliem, kādēļ šim spriedumam ir īpaša nozīme šajā lietā izskatāmo tiesību jautājumu pamatojumā. Šajā lietā, tāpat kā minētajā lietā, runa galu galā ir par Portugāles tiesiskā regulējuma, saskaņā ar kuru tiek izslēgta transportlīdzekļa īpašnieka atbildība par risku, ja cietušais pats ir izraisījis kaitējumu, atbilstību direktīvām. Kā izriet gan no prejudiciālā jautājuma, gan no attiecīgajām *Código Civil* tiesību normām, šīs civiltiesību normās tiesai, kura spriež par prasījuma tiesībām uz kaitējuma, kas radies ceļu satiksmes negadījuma dēļ, atlīdzību, ir piešķirtas pilnvaras ierobežot vai pat liegt prasījuma tiesības, ja cietušā vainas dēļ ir radies vai pastiprinājies kaitējums. Tās izriet no Portugāles civiltiesību principa, saskaņā ar kuru cietušā vaina var ietekmēt atlīdzības apmēru. Atkarībā no vainas pakāpes tā rezultātā pat var pilnībā tikt liegtas tiesības uz kaitējuma atlīdzību.

62. No Tiesas līdzšinējās judikatūras izriet, ka šis valsts civiltiesību princips visumā atbilst Savienības tiesībām, jo abos iepriekš minētajos spriedumos tika atzītas dalībvalstu pilnvaras savās tiesību sistēmās paredzēt gan tiesību uz kaitējuma atlīdzību samazināšanu uz pusi [57], gan to pilnīgu liegšanu [58], ja tas ir pamatoti. Tas pirmām kārtām ir izskaidrojams ar Tiesas atzīto atšķirību starp mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesībām, uz kurām attiecas Savienības tiesībās paredzētās prasības, un civiltiesiskajām deliktu tiesībām saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem, ko ietekmē valsts tiesībās paredzētās prasības. Ņemot vērā, ka dalībvalstis drīkst it īpaši noteikt mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības veidu [59], tās, pieņemot valsts tiesību normas, tikpat brīvi var noteikt, vai prasījuma tiesību liegšana var būt atkarīga no iespējamās cietušās personas vainas.

63. Tam, ka pamatlietas faktiem piemīt noteiktas īpatnības, no juridiskā viedokļa – kā pamatoti norāda Vācijas valdība [60] – nav nozīmes, atbildot uz prejudiciālo jautājumu. Šīs īpatnības nevar arī tikt uzskatītas par argumentu par labu diferencētai pieejai. [Tās] var, augstākais, ietekmēt faktu juridisko vērtējumu, ņemot vērā valsts civiltiesības. Precīzāk, runa ir par to, ka pasažieris pamatlietā, kuram tika nodarīts kaitējums, nebija izpildījis tiesību aktos paredzēto pienākumu piesprādzēties, kas atbilstoši Portugāles tiesībām, kā izriet no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir juridiski nozīmīgs aspekts, ar kuru var attaisnot atzinumu, ka cietušais ir līdzatbildīgs. Par pēdējo it īpaši liecina tas, kā ir formulēts prejudiciālais jautājums.

64. Šajā ziņā ir jānorāda, ka Tiesai galu galā ir saistoša interpretācija, ko valsts civiltiesībām judikatūrā sniegušas Portugāles tiesas, it īpaši tādēļ, ka tās kompetencē nav valsts tiesību interpretācija [61] vai faktu novērtēšana [62]. Saskaņā ar LESD 267. pantu paredzētās tiesvedības ietvaros valsts tiesību interpretācija un faktu novērtēšana ir tikai iesniedzējtiesas kompetencē [63]. No Savienības tiesību viedokļa faktu tiesiskais vērtējums iepriekš minētajā nozīmē katrā ziņā nevar tikt skarts, jo direktīvu par mehāniskajiem transportlīdzekļiem mērķis nav saskaņot tieši dalībvalstu civiltiesiskās atbildības

55 — Skat. Portugāles valdības rakstveida apsvērumu 35. punktu.

56 — Skat. Komisijas rakstveida apsvērumu 41. punktu.

57 — Skat. šo secinājumu 44. punktu.

58 — Skat. šo secinājumu 49. punktu.

59 — Skat. šo secinājumu 41. punktu.

60 — Skat. Vācijas valdības rakstveida apsvērumu 4. punktu.

61 — Skat. it īpaši 1964. gada 19. marta spriedumu lietā 75/63 *Unger* (*Recueil*, 379. lpp.) un 1997. gada 18. decembra spriedumu lietā C-309/96 *Annibaldi* (*Recueil*, I-7493. lpp., 13. punkts).

62 — Skat. 2011. gada 22. septembra spriedumu lietā C-323/09 *Interflora Inc.* (Krājums, I-8625. lpp., 46. punkts) un 2012. gada 19. aprīļa spriedumu lietā C-523/10 *Wintersteiger* (26. un 28. punkts).

63 — Skat. 1977. gada 3. februāra spriedumu lietā 52/76 *Benedetti* (*Recueil*, 163. lpp., 25. punkts), 1999. gada 21. septembra spriedumu lietā C-397/96 *Kordel* u.c. (*Recueil*, I-5959. lpp., 25. punkts), 2008. gada 17. jūlija spriedumu lietā C-500/06 *Corporación Dermoestética* (Krājums, I-5785. lpp., 21. punkts) un 2011. gada 1. decembra spriedumu lietā C-442/10 *Churchill Insurance Company* un *Evans* (Krājums, I-12639. lpp., 22. punkts).

regulējumu. Tādēļ šīs prejudiciālā nolēmuma tiesvedības mērķim noteicošs ir tikai tas, kādu rīcību – darbības vai bezdarbības formā – Portugāles tiesas, sniedzot saistošu tiesisko novērtējumu, ir kvalificējušas par līdzatbildību. Līdz ar to Tiesai nav jāiedziļinās *V. H. Marques Almeida* paskaidrojumos, ka kaitējums nav radies tādēļ, ka nav izpildīts pienākums piesprādzēties [64].

65. Tāpat tas, ka tādējādi *V. H. Marques Almeida* tika nodarīti smagi miesas bojājumi, nav uzskatāms par pamatotu argumentu, lai sniegtu citādu tiesisko vērtējumu. Šeit jāatgādina, ka lietā, kurā pasludināts spriedums *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*, par prettiesisku atzītās rīcības rezultātā pat iestājās cietušā nāve. Lai gan nodarītais kaitējums bija smags, Tiesa nesaskatīja pamatu atkāpties no savas iepriekšējās judikatūras. Ņemot vērā iepriekš minēto, *V. H. Marques Almeida* attiecīgie argumenti ir jānoraida kā šai tiesvedībai nenozīmīgi.

66. Kā vēl viena īpatnība tika minēts, ka negadījuma brīdī viens no iesaistītajiem transportlīdzekļiem nebija apdrošināts. Tomēr nevar arī konstatēt, kādā mērā šis apstāklis var ietekmēt tiesisko novērtējumu, it īpaši tādēļ, ka *V. H. Marques Almeida* ir iespēja papildus cita iesaistītā transportlīdzekļa apdrošināšanai vērsties arī pret neapdrošinātā transportlīdzekļa īpašnieku, tā vadītāju un garantiju fondu, kuri, ciktāl runa ir par objektīvu atbildību, varētu būt solidāri atbildīgi par minētā kaitējuma atlīdzības izmaksāšanu. Uz to norāda arī iesniedzējtiesa savā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu.

67. Turpinājumā ir jāatzīst, ka tas, ka – atšķirībā no lietas *Carvalho Ferreira Santos*, kā arī lietas *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio* – pamatlieta ir nevis par kaitējuma nodarīšanu transportlīdzekļa vadītājam, bet gan pasažierim, nenozīmē, ka šo judikatūru nevarētu piemērot šai lietai. Vispirms ir jānorāda, ka mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšana – kā izriet no Trešās direktīvas 1. panta – principā sedz kaitējumu, kas nodarīts "visām transportlīdzeklī esošajām personām", proti, arī pasažierim. Tātad pasažiera apdrošināšanas tiesiskā aizsardzība ir pielīdzināma jebkura cita ceļu satiksmes dalībnieka, kurš vada transportlīdzekli, tiesiskai aizsardzībai. Tomēr šis Savienības tiesiskais regulējums, kura mērķis ir nodrošināt iespējami pilnīgāku apdrošināšanas tiesisko aizsardzību visiem ceļu satiksmes dalībniekiem, galu galā neskar jautājumu par transportlīdzekļa pasažieru tiesību uz kaitējuma atlīdzību iespējamo ierobežošanu vai pat liegšanu atbilstoši tiesību normām par civiltiesisko atbildību. Līdz ar to šī īpatnība nekādi neietekmē kaitējuma apmēra noteikšanu. Par to – kā pamatoti norādīja Komisija [65] – liecina arī Tiesas atzinumi par Direktīvas 2005/14 1.a pantu un Direktīvas 2009/103 12. pantu spriedumā lietā *Carvalho Ferreira Santos* – tomēr attiecībā uz citu ceļu satiksmes dalībnieku kategoriju aizsardzību. Tādēļ ir jāatzīst, ka cietušā pasažiera statuss vien nekādi neietekmē šīs lietas faktu novērtējumu.

68. Ja, kā pamatlietā, tiek konstatēts, ka cietušā tiesību uz kaitējuma atlīdzību liegšana galu galā ir atkarīga tikai no civiltiesiskās atbildības izslēgšanas, tad vienlaicīgi atkrīt arī iespēja vilkt paralēles ar iepriekš minēto lietu *Candolin* u.c. un lietu *Farrell*, uz kurām atsaucas arī iesniedzējtiesa, lai pamatotu savu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu. Proti, atšķirībā no minēto spriedumu faktiem pamatlietā *V. H. Marques Almeida* kā negadījumā cietušā prasījuma tiesības uz kaitējuma atlīdzību netiek skartas tādēļ, ka atbilstoši apdrošināšanas tiesību normām tiek ierobežota civiltiesiskās atbildības segšana.

69. Atšķirībā no lietās, kurās taisīti spriedumi *Candolin* u.c. un *Farrell*, piemērojamām tiesību normām no attiecīgajām Portugāles tiesību normām neizriet, ka gadījumā, ja cietušais ir pats vainojama sev nodarītajā kaitējumā, tā tiesības uz kaitējuma atlīdzību, ko sedz negadījumā iesaistītā transportlīdzekļa vadītāja obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas iestāde, automātiski ir jāizslēdz vai nesamērīgi jāierobežo. Šīs tiesību normas neskar Savienības tiesībās paredzēto garantiju, ka piemērojamās valsts tiesību normās paredzēto civiltiesisko atbildību sedz ar mehānisko transportlīdzekļu direktīvām saderīga apdrošināšana.

64 — Skat. *V. H. Marques Almeida* rakstveida apsvērumu 23. punktu.

65 — Skat. Komisijas rakstveida apsvērumu 47.–51. punktu.

70. Tā kā šajā lietā attiecībā uz tiesiskajiem jautājumiem ir velkamas skaidras paralēles ar lietu *Carvalho Ferreira Santos*, kā arī lietu *Ambrósio Lavrador* un *Olival Ferreira Bonifácio*, ir jāatzīst, ka šī judikatūra ir piemērojama pamatlietā. Līdz ar to Tiesai būtu arī jāatzīst, ka valsts tiesiskais regulējums par civiltiesisko atbildību, saskaņā ar kuru divu transportlīdzekļu sadursmes, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem, gadījumā tiek liegtas vai ierobežotas viena no transportlīdzekļiem cietušā pasažiera tiesības uz kaitējuma atlīdzību, ja viņš pats ir vainīgs kaitējuma nodarīšanā, nav pretrunā mehānisko transportlīdzekļu direktīvām.

D – *Judikatūras mainīšanas vajadzības neesamība*

71. No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saskaņošanu likumdevēja noteiktais mērķis – nodrošināt, lai civiltiesiskā atbildība par transportlīdzekļiem tiktu segta ar apdrošināšanu, ir izpildīts. Tomēr tās neietekmē civiltiesiskās atbildības apmēru, jo to mērķis nav saskaņot valsts tiesību normas par civiltiesisko atbildību. Šādos apstākļos, ņemot vērā līdzšinējo Savienības tiesību attīstību, ir jāakceptē, ka atbildes, kuras dalībvalstu civiltiesību sistēmās [66] tiek sniegtas attiecībā uz tāda negadījumā cietušā kā *V. H. Marques Almeida* tiesību uz kaitējuma atlīdzību apmēru, atšķiras. Šķiet, paplašināti interpretējot direktīvas, nav iespējams saskaņot šīs tiesību normas, tādējādi neskarot Savienības likumdevēja, kurš līdz šim ir apzināti atteicies veikt šādu saskaņošanu, kompetenci. Pat ja tiesību normu par civiltiesisko atbildību saskaņošana būtu atzīstama par lietderīgu, šāda rīcība arī nebūtu vēlama, it īpaši tādēļ, ka nav novēršama Savienības likumdevēja veikta pārdomāta civiltiesību saskaņošana [67], par ko liecina atsevišķi neseni piemēri [68].

66 — Lielākā dalībvalstu daļa (piemēram, Vācija, Spānija, Igaunija, Francija, Itālija, Latvija, Polija, Slovēnija, Zviedrija) atzīst negadījumā cietušās personas tiesības uz kaitējuma atlīdzību, pat ja nav pierādīta neviena iesaistītā vadītāja vaina. Parasti tas ir balstīts uz ideju par atbildību par risku, kas saistīta ar transportlīdzekļa vadīšanu ceļu satiksmē. Šajās tiesību sistēmās ir paredzētas arī attiecīgo personu tiesības vērsties tieši pret apdrošināšanas sabiedrību. Tomēr citās dalībvalstīs nepastāv šāda no vainas atkarīga civiltiesiskā atbildība. Drīzāk attiecīgajai personai ir jāvēršas pret vadītāju saistībā ar vērīguma pienākuma neievērošanu (piemēram, Īrijā un Nīderlandē). Attiecībā uz pašu tiesību uz kaitējuma atlīdzību apmēru dažās dalībvalstīs (piemēram, Polijā un Slovēnijā) pastāv iespēja ierobežot vai pat liegt šīs tiesības, ja negadījuma brīdī attiecīgā persona nav bijusi piesprādzējusies. Savukārt citu dalībvalstu (piemēram, Francijas un Zviedrijas) tiesību sistēmās principā ir atzītas attiecīgās personas tiesības uz pilnu kaitējuma atlīdzību, un izņēmumi no šī principa ir pieļaujami tikai īpašos gadījumos. Turpretim citās dalībvalstīs (piemēram, Vācijā, Spānijā, Grieķijā, Itālijā, Latvijā) principā gan ir paredzēta iespēja ierobežot un pat liegt tiesības, ja attiecīgā persona nav izpildījusi savu pienākumu novērst kaitējumu. Tomēr šī iespēja nav automātiski izmantojama, bet gan ir atkarīga no tā, vai atbildētājs ir spējis pierādīt, ka attiecīgā persona netiktu ievainota, ja būtu izpildījusi savu pienākumu piesprādzēties.

67 — Kā paraugu pakāpeniskai tiesību normu saskaņošanai civiltiesību jomā var uzskatīt kopējo modeli ("Common Frame of Reference"), kurā tāpat ir ietverti noteikumi par ārpuslīgumisko atbildību. Tā VI – 1:101. pantā ir ietverts pamatnoteikums ("Basic Rule"), saskaņā ar kuru persona, kurai citas personas prettiesiskas rīcības dēļ ir nodarīts kaitējums, ir tiesības uz kaitējuma atlīdzību. VI – 3:205. pantā ("Accountability for damage caused by motor vehicles") ir paredzēta transportlīdzekļa īpašnieka atbildība par kaitējumu, kas ceļu satiksmes negadījumā nodarīts citai personai. Turpretī VI – 5:102. panta ("Contributory fault and accountability") 1. punktā ir paredzēta iespēja samazināt tiesības uz kaitējuma atlīdzību proporcionāli tam, kādā mērā cietušais ir vainojams tam nodarītajā kaitējumā. Saskaņā ar 2. punkta c) apakšpunktu šī ierobežošana tomēr jāizslēdz, ja kaitējums ticis nodarīts ceļu satiksmes negadījumā, izņemot, ja, ņemot vērā konkrētā gadījuma apstākļus, cietušais ir pieļāvis nolaidību. Šā tiesiskā regulējuma mērķis ir nodrošināt īpašu aizsardzību ceļu satiksmes negadījumā cietušajiem.

68 — Daļēja tiesību normu saskaņošana civiltiesību jomā ir novērojama tostarp patērētāju aizsardzības tiesību jomā. Tajā šobrīd notiek virkne leģislatīvu pielāgojumu, kas liecina par Komisijas pūlēm konsolidēt un modernizēt *acquis*, kas izveidojies attiecīgajā jomā. Papildus tam, ka Padomes 1993. gada 5. aprīļa Direktīvā 93/13/EEK par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos (OV L 95, 29. lpp.) tika veikti atsevišķi grozījumi ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīvu 2011/83/ES par patērētāju tiesībām [..] (OV L 304, 64. lpp.), kuras pieeja ir valsts tiesību normu patērētāju aizsardzības jomā pilna saskaņošana, Komisija ar 2011. gada 11. oktobra priekšlikumu Eiropas Parlamenta regulai par Eiropas vispārējām tirdzniecības tiesībām (COM(2011) 635, galīgā redakcija) ir ierosinājusi likumdošanas projektu, kas nākotnē dos iespēju izvēles kārtībā piemērot šo tiesību normu pārrobežu pirkuma un pārdevuma līgumiem, ja līgumslēdzējas puses par to skaidri vienojas.

VII – Secinājumi

72. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Tribunal da Relação de Guimarães* uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvas 72/166/EEK 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, Padomes 1983. gada 30. decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu 2. panta 1. punkts, kā arī Padomes 1990. gada 14. maija Trešās Direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts tiesiskais regulējums par civiltiesisko atbildību, saskaņā ar kuru divu transportlīdzekļu sadursmes gadījumā, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem, tiek liegtas vai ierobežotas viena no transportlīdzekļiem cietušā pasažiera tiesības uz kaitējuma atlīdzību, ja viņš pats ir vainīgs kaitējuma nodarīšanā, tām nav pretrunā.