**Jēdziens „apdrošināšanas gadījums” Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punkta izpratnē**

Jēdziens „apdrošināšanas gadījums” Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punkta izpratnē aptver kaitējuma nodarīšanu ar jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai, neatkarīgi no tā, vai viens vai abi transportlīdzekļi atradās kustībā un vai automašīnas durvis, iekāpjot tajā vai izkāpjot no tās, atvēris vadītājs vai pasažieris.

Savukārt Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā noteiktā ceļu satiksmes negadījuma definīcija jēdziena „apdrošināšanas gadījums” iztulkošanā izmantojama tiktāl, ciktāl tā ir saskanīga ar šī jēdziena izpratni Eiropas Savienības tiesībās.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Civillietu departamenta**

**2019.gada 16.aprīļa**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. C30483409, SKC-2/2019**

[ECLI:LV:AT:2019:0416.C30483409.6.S](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TEMPLATEEDIT&task=new&tasktwo=newtemplfromoriginal&fileid=68534788)

Senāts šādā sastāvā:

senatore referente Zane Pētersone,

senators Intars Bisters,

senatore Anda Briede,

senatore Vanda Cīrule,

senatore Anita Čerņavska,

senators Valerijans Jonikāns,

senatore Ļubova Kušnire,

senators Valerijs Maksimovs,

senatore Marika Senkāne,

senators Aigars Strupišs,

senatore Mārīte Zāģere

izskatīja rakstveida procesā civillietu sakarā ar apdrošināšanas AS „BTA Baltic Insurance Company” kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2014.gada 20.maija spriedumu apdrošināšanas AS „BTA Baltic Insurance Company” (pirms aizstāšanas – Eiropas komercsabiedrības „Balcia Insurance” SE, pirms nosaukuma maiņas – Eiropas komercsabiedrības „BTA Insurance Company” SE) prasībā pret apdrošināšanas AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” par zaudējumu atlīdzības piedziņu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Apdrošināšanas akciju sabiedrība (turpmāk – AAS) „BTA” 2009.gada 12.augustā cēla prasību pret AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams”, kurā lūdza piedzīt zaudējumu atlīdzību 47,42 latus (kas pēc Latvijas Bankas noteiktā valūtas kursa ir 67,47 *euro*) sakarā ar izmaksāto apdrošināšanas atlīdzību un tiesāšanās izdevumus.

Prasībā norādīti šādi apstākļi.

[1.1] 2008.gada 24.oktobrī autotransporta līdzekļu stāvvietā pie lielveikala Krustpils ielā 35, Rīgā, piebraukušā un apstādinātā transportlīdzekļa *Škoda Octavia*, reģistrācijas Nr. FK5112, pasažierim atverot automašīnas aizmugurējās labās puses durvis, tika bojāts blakus stāvošā [pers. A] piederošā transportlīdzekļa *VW Passat*, reģistrācijas Nr.[..], kreisās puses aizmugures daļas spārns.

[1.2] Negadījuma vietā [pers. A] un zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa *Škoda Octavia* vadītājs [pers. B] aizpildīja saskaņoto paziņojumu par ceļu satiksmes negadījumu, kurā [pers. B] atzina savu vainu, kā arī apstiprināja, ka ar viņa vadītā transportlīdzekļa aizmugures durvīm pasažieris saskrāpējis blakus stāvošo transportlīdzekli.

[1.3] Prasītāja AAS „BTA” noslēgusi brīvprātīgās apdrošināšanas līgumuar automašīnas *VW Passat* īpašnieku. Savukārt atbildētāja AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” noslēgusi civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumu ar automašīnas *Škoda Octavia* īpašnieku.

[1.4] Kopējie nodarītie zaudējumi (remonta izdevumi) *VW Passat* bojājumu novēršanai bija 117,42 lati. Eiropas komercsabiedrība „BTA Insurance Company” SE, pamatojoties uz brīvprātīgās apdrošināšanas līgumu un atskaitot tajā paredzēto 70 latu pašrisku, transportlīdzekļa *VW Passat* īpašniekam izmaksāja 47,42 latus.

[1.5] AAS „BTA” lūdza AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” atlīdzināt radušos izdevumus minētās summas apmērā. AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” atlīdzības izmaksu atteica, pamatojoties uz to, ka negadījums, kas noticis, abiem transportlīdzekļiem stāvot, nav atzīstams par apdrošināšanas gadījumu Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē.

[1.6] Prasība pamatota ar likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 40.panta pirmo daļu un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta desmito daļu.

[2] Atbildētāja AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” iesniedza tiesā paskaidrojumus, norādot, ka prasību neatzīst, jo nav iestājies apdrošināšanas gadījums. Lai 2008.gada 24.oktobrī notikušo negadījumu atzītu par ceļu satiksmes negadījumu, ir jākonstatē, ka vismaz viens no transportlīdzekļa vadītājiem negadījuma brīdī ir piedalījies ceļu satiksmē. Konkrētajā gadījumā neviens no transportlīdzekļa vadītājiem nav piedalījies ceļu satiksmē, jo nav pārvietojies ar transportlīdzekli. Pārvietošanās ar transportlīdzekli ir aktīva rīcība, kuras rezultātā transportlīdzeklis atrodas kustībā, taču konkrētajā gadījumā abi transportlīdzekļi bija novietoti stāvēšanai, proti, transportlīdzekļu piedalīšanās ceļu satiksmē bija pārtraukta.

[3] Ar Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2010.gada 15.septembra spriedumu AAS „BTA” prasība apmierināta: no AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” prasītājas labā piedzīta zaudējumu atlīdzība 47,42 lati, valsts nodeva 50 lati un ar lietas izskatīšanu saistītie izdevumi 3,30 lati.

[4] Atbildētāja AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” iesniedza apelācijas sūdzību par minēto spriedumu, pārsūdzot to pilnā apjomā.

[5] Ar Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2011.gada 28.decembra spriedumu Eiropas komercsabiedrības „BTA Insurance Company” SE (pirms nosaukuma maiņas – AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams”) prasība apmierināta: no AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” prasītājas labā piedzīta zaudējumu atlīdzība 47,42 lati un tiesas izdevumi 53,30 lati, bet valsts labā – ar lietas izskatīšanu saistītie izdevumi 4,36 lati.

[6] Izskatot lietu sakarā ar AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” kasācijas sūdzību, Augstākās tiesas Civillietu departaments ar 2014.gada 28.marta spriedumu atcēla Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2011.gada 28.decembra spriedumu un nodeva lietu jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

Spriedumā norādīts turpmāk minētais.

[6.1] Izšķiramais pamatjautājums ir par to, vai notikušais negadījums situācijā, kad abi transportlīdzekļi bija novietoti stāvēšanai stāvlaukumā, ir kvalificējams kā ceļu satiksmes negadījums.

Ceļu satiksmes negadījuma definīcija dota Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā: ceļu satiksmes negadījums ir ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai vai videi, kā arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis. Savukārt saskaņā ar minētā likuma 1.panta 5.punktu ceļu satiksme ir attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem.

Stāvlaukumā ir iespējama transportlīdzekļu pārvietošanās un manevrēšana, un tādējādi tā varētu būt Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā minētā cita vieta, kur iespējama braukšana ar transportlīdzekļiem. Taču konkrētajā gadījumā būtiska nozīme ir apstāklim, ka abi transportlīdzekļi negadījuma brīdī stāvlaukumā nepārvietojās un tādējādi ceļu satiksmē nepiedalījās, jo bija tur novietoti stāvēšanai. Apelācijas instances tiesa nav vērtējusi atbildētājas piedāvāto minēto tiesību normu iztulkojumu.

[6.2] Nepamatots ir apelācijas instances tiesas secinājums, ka jautājums par ceļu satiksmes negadījumu jau ir izšķirts, abu transportlīdzekļu vadītājiem sastādot saskaņoto paziņojumu. Saskaņotais paziņojums ir dokuments, kas pierāda notikuma apstākļus, nevis kalpo par neapstrīdamu pierādījumu tam, ka notikušais ir kvalificējams kā ceļu satiksmes negadījums.

Saskaņotajā paziņojumā transportlīdzekļa *Škoda Octavia* vadītājs nepārprotami apliecinājis, ka durvis neuzmanīgi atvēris pasažieris. Izšķirot strīdu par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu, būtiska nozīme ir negadījuma situācijas, apstākļu un faktu izvērtējumam, nevis tikai negadījumā iesaistītās personas subjektīvai attieksmei pret notikušo.

Apelācijas instances tiesa nav novērtējusi apelācijas sūdzības argumentus par to, ka zaudējumus nodarījis nevis automašīnas vadītājs, bet pasažieris.

[7] Izskatot lietu atkārtoti apelācijas instancē, ar Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2014.gada 20.maija spriedumu Eiropas komercsabiedrības „BTA Insurance Company” SE prasība noraidīta. No Eiropas komercsabiedrības „BTA Insurance Company” SE valsts labā piedzīti ar lietas izskatīšanu saistītie izdevumi 10,80 *euro*.

Spriedums pamatots ar turpmāk norādītajiem motīviem.

[7.1] Lai apdrošinātājs būtu tiesīgs izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, tam ir jāpārliecinās, pirmkārt, vai ir iestājies apdrošināšanas gadījums, otrkārt, vai apdrošinājuma ņēmējs ir izpildījis savus likumā un apdrošināšanas noteikumos paredzētos pienākumus.

[7.2] Lietā nav strīda par to, ka negadījuma vietā [pers. A] un zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa *VW Passat* vadītājs [pers. B] aizpildīja saskaņoto paziņojumu par ceļu satiksmes negadījumu, kurā [pers. B] atzina savu vainu, kā arī apstiprināja, ka ar viņa vadītā transportlīdzekļa aizmugurējām durvīm pasažieris saskrāpējis blakus stāvošo transportlīdzekli.

Lietā ir strīds par to, vai minētais negadījums ir atzīstams par ceļu satiksmes negadījumu Ceļu satiksmes likuma izpratnē.

[7.3] Ceļu satiksmes negadījuma definīcija izriet no Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punkta. Lai noskaidrotu, vai, transportlīdzekļiem stāvot stāvvietā, turpinās ceļu satiksme, jānoskaidro termina „ceļu satiksme” definīcija. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1.panta 5.punktu ceļu satiksme ir attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem.

No minētā secināms, ka ceļu satiksme notiek tikai tad, ja transportlīdzeklis reāli pārvietojas, nevis ir novietots stāvlaukumā stāvēšanai. Konkrētajā gadījumā, lai atzītu, ka ir notikusi ceļu satiksme, vismaz vienam no negadījumā iesaistītajiem transportlīdzekļiem bija pa stāvlaukumu jāpārvietojas vai jāmanevrē, proti, jābūt reālā kustībā, taču no lietas materiāliem redzams, ka abi transportlīdzekļi negadījuma brīdī bija novietoti stāvēšanai un to dalība ceļu satiksmē bija pārtraukta. Apturot transportlīdzekļus stāvlaukumā, transportlīdzekļu vadītāji bija izteikuši savu gribu pārtraukt dalību ceļu satiksmē.

[7.4] Lai gan vadītāji atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” 51.2.punktam ir aizpildījuši saskaņoto paziņojumu, tas nemaz nebija jāaizpilda, jo, kā iepriekš norādīts, transportlīdzeklis tika bojāts ārpus ceļu satiksmes, taču atbilstoši normatīvo aktu prasībām saskaņotais paziņojums ir aizpildāms vien par negadījumiem ceļu satiksmē. Turklāt saskaņotais paziņojums nekalpo par neapstrīdamu apliecinājumu tam, ka negadījums kvalificējams kā ceļu satiksmes negadījums.

[7.5] Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punktā ir termina „apdrošināšanas gadījums” skaidrojums – tas ir ceļu satiksmes negadījums, kuram iestājoties paredzēta apdrošināšanas atlīdzības izmaksa.

No minētā secināms, ka apdrošināšanas atlīdzības izmaksai nebija pamata, jo nav konstatējams, ka negadījums būtu atzīstams par ceļu satiksmes negadījumu.

Apstāklis, ka prasītāja gramatiski kļūdaini interpretējusi likuma normas un izmaksājusi apdrošināšanas atlīdzību, nedod tai tiesības saņemt izmaksāto atlīdzību no atbildētājas.

[7.6] Neskatoties uz to, ka ar saskaņoto paziņojumu negadījuma dalībnieki atzinuši par vainīgu tā izraisīšanā nevis transportlīdzekļa *Škoda Octavia* pasažieri, kā tas bija patiesībā, bet gan tā vadītāju, ir jāņem vērā negadījuma apstākļi un fakti, nepaļaujoties vien uz negadījumā iesaistīto personu subjektīvo viedokli.

Attiecīgi zaudējumu atlīdzināšanas pienākums konkrētajā gadījumā ir pasažierim saskaņā ar Civillikuma 1770., 1773., 1775. un 1779.pantu.

[7.7] Prasītājas arguments, ka vadītājs transportlīdzekli novietoja pārāk tuvu blakus esošai automašīnai un tāpēc ar viņa vadītā transportlīdzekļa aizmugurējām durvīm pasažieris saskrāpējis blakus stāvošo transportlīdzekli, nevar būt par pamatu prasības apmierināšanai.

Pasažierim pirms durvju atvēršanas ir jāpārliecinās par to, vai distance starp automašīnām ir pietiekama, lai durvis atvērtu pilnībā. Savukārt, ja šī distance nav pietiekama, pasažierim jāizkāpj pa otras puses durvīm, vai, ja tas nav iespējams, jāinformē vadītājs, lai viņš mašīnu izbrauc ārā un pēc pasažiera izkāpšanas novieto atpakaļ stāvēšanai paredzētā vietā.

[8] Prasītāja Eiropas komercsabiedrība „BTA Insurance Company” SE iesniedza kasācijas sūdzību par minēto spriedumu, pārsūdzot to pilnā apjomā un norādot šādus argumentus.

[8.1] Tiesa, norādot, ka vismaz vienam transportlīdzeklim bija jāatrodas kustībā, lai konkrēto gadījumu atzītu par ceļu satiksmes negadījumu, sašaurināti iztulkojusi apdrošināšanas gadījuma jēdzienu sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā.

Tiesa nepareizi piemērojusi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu, nenoskaidrojot tā saturu atbilstoši Eiropas Savienības direktīvām, kuru noteikumi transponēti minētā likuma normās. Interpretējot valsts tiesību normas, nacionālo tiesu pienākums ir ņemt vērā valsts tiesību normu kopumu, un tas jāinterpretē, cik vien iespējams, direktīvas teksta un mērķa kontekstā, lai nonāktu pie risinājuma, kas atbilst direktīvas mērķim.

[8.1.2] Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normas izriet no virknes Eiropas Savienības direktīvu, pamatā Padomes 1972.gada 24.aprīļa Pirmās direktīvas 72/166/EEK (turpmāk – Direktīva 72/166/EK), 1983.gada 30.decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK un 1990.gada 14.maija Trešās direktīvas, kas kodificētas Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīvā 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (turpmāk – Direktīva 2009/103/EK).

Direktīvas 2009/103/EK 1.panta 2.punkts un Direktīvas 72/166/EK 1.panta 2.punkts noteic, ka cietusī persona ir ikviena persona, kurai ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis.

Atbilstoši ģenerāladvokātu secinājumiem Eiropas Savienības Tiesas lietās šī cietušās personas definīcija ir pietiekami plaša, lai ietvertu cietušos, ar vienīgo nosacījumu, ka saskaņā ar piemērojamām valsts tiesību normām viņiem ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis. Minētās direktīvas 3.panta 1.punktā noteikts, ka katra dalībvalsts, ievērojot 4.pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.

Cietušo aizsardzība pret transportlīdzekļu izraisītiem zaudējumiem ir svarīgākais Padomes Pirmās, Otrās un Trešās direktīvas mērķis. Atbilstoši tam arī Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 2.pantā ir noteikts mērķis aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu intereses. Līdz ar to tiesai, skaidrojot jēdzienu „ceļu satiksmes negadījums”, bija jāņem vērā šis mērķis.

Tiesas sniegtā apdrošināšanas gadījuma jēdziena sašaurinātā interpretācija, to ierobežojot ar nosacījumu, ka vismaz vienam no negadījumā iesaistītajiem transportlīdzekļiem bija jāatrodas kustībā, lai attiecīgo situāciju atzītu par ceļu satiksmes negadījumu un apdrošināšanas gadījumu, neatbilst minēto direktīvu un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma mērķim. Šādā veidā tiek ierobežota minēto tiesību aktu lietderīgā iedarbība, kas nav pieļaujams.

[8.1.3] Tomēr pats par sevi notikums – ceļu satiksmes negadījums – nav apdrošināšanas gadījums sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā. Apdrošinot transportlīdzekļa īpašnieka, tiesīgā lietotāja civiltiesisko atbildību, apdrošināšanas atlīdzība tiek izmaksāta gadījumā, ja šī atbildība iestājas. Savukārt atlīdzības apmērs tiek noteikts pēc kompensācijas principa (likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 35.pants) un atbilst vienīgi zaudējumiem, kuru kompensāciju vispārējais civiltiesiskais regulējums uzliek transportlīdzekļa īpašniekam, tiesīgajam lietotājam (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 18., 31.pants).

Tas, vai konkrētajā gadījumā iestājas transportlīdzekļa īpašnieka, tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība par nodarītajiem zaudējumiem, jāvērtē saskaņā ar Civillikuma vispārējo regulējumu un Ceļu satiksmes likuma speciālo regulējumu, kā arī Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu.

[8.2] Tiesa nepareizi piemērojusi Ceļu satiksmes likuma noteikumus, nosakot civiltiesisko atbildību par transportlīdzekļa izraisītiem zaudējumiem, un kļūdaini tulkojusi ceļu satiksmes negadījuma jēdzienu Ceļu satiksmes likuma un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē.

[8.2.1] Spriedumā nepareizi norādīts, ka konkrētajā gadījumā zaudējumu atlīdzināšanas pienākums gulstas uz pasažieri saskaņā ar Civillikuma 1770., 1773., 1775. un 1779.pantu.

Tā kā Ceļu satiksmes likuma 44.pantā nav paredzēts izņēmums, ka transportlīdzekļa īpašnieks, valdītājs vai turētājs nav atbildīgi par pasažieru nodarītajiem zaudējumiem saistībā ar transportlīdzekļa lietošanu, secināms, ka par pasažieru transportlīdzekļa ekspluatācijas rezultātā nodarītajiem zaudējumiem atbild īpašnieks, valdītājs vai turētājs. Līdz ar to tiesai bija jāsecina, ka par nodarītajiem zaudējumiem atbild transportlīdzekļa īpašnieks, nevis pasažieris.

[8.2.2] Tiesa nepareizi nosprieda, ka transportlīdzekļu vadītāji šajā situācijā nedrīkstēja sastādīt saskaņoto paziņojumu Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” 51.punkta kārtībā. To izraisīja atziņa, ka, lai konstatētu, ka notika ceļu satiksmes negadījums, vismaz vienam transportlīdzeklim negadījuma laikā bija jābūt kustībā.

Tiesa neveica Ceļu satiksmes likumā ietvertā jēdziena „ceļu satiksme” un „ceļu satiksmes negadījums” gramatisko, teleoloģisko un sistēmisko interpretāciju.

Ceļu satiksmes likuma 1.punkta 5.punktā noteiktais jēdziens „ceļu satiksme” kā parādība skaidrota šaurā nozīmē. Taču no likuma mērķa un sistēmas izriet, ka transportlīdzeklis tiek iesaistīts ceļu satiksmes attiecībās arī tad, ja tas tiek novietots stāvēšanai vietā, kurā iespējama tā braukšana.

Šīs ceļu satiksmes attiecības ceļu satiksmes dalībnieku starpā, novietojot transportlīdzekli stāvēšanai vai apstājoties ar transportlīdzekli, tiek reglamentētas ar tiesību normām, kas attiecināmas uz ceļu satiksmi, kā arī saistībā ar šādu ekspluatāciju tiek noteikta transportlīdzekļa īpašnieka, tiesīgā lietotāja atbildība.

No ceļu satiksmes negadījuma definīcijas Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā izriet, ka par ceļa satiksmes negadījumu tiek uzskatīts ne tikai negadījums, kas noticis „ceļu satiksmē”, lietojot šo jēdzienu kā attiecību, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem, bet arī „citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis”.

Līdz ar to par ceļu satiksmes negadījumu atzīstams arī tāds negadījums, kad transportlīdzeklis nav pārvietojies un kad stāvvietā novietotam transportlīdzeklim tiek nodarīti bojājumi cita transportlīdzekļa ekspluatācijas rezultātā.

[8.3] Tiesa, norādot, ka prasītājai nebija jāizmaksā apdrošināšanas atlīdzība par transportlīdzekļa *VW Passat* bojājumiem, pārkāpusi Civilprocesa likuma 192.panta noteikumus par prasības robežām.

Prasītāja izmaksāja atlīdzību brīvprātīgās apdrošināšanas ietvaros, kompensējot attiecīgus zaudējumus saistībā ar apdrošinātā transportlīdzekļa bojājumiem, par ko strīds nepastāv. Prasītāja atbilstoši likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 40.panta pirmajai daļai ir pārņēmusi prasības tiesības pret personu, kura ir atbildīga par zaudējumiem saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 44.pantu.

[9] Prasītājas nosaukums mainīts no Eiropas komercsabiedrība „BTA Insurance Company” SE uz Eiropas komercsabiedrība „Balcia Insurance” SE.

[10] Ar Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2017.gada 13.novembra lēmumu Eiropas Savienības Tiesai uzdoti šādi jautājumi prejudiciālā nolēmuma pieņemšanai:

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

2) Gadījumā, ja atbilde uz 1.jautājumu ir apstiprinoša, vai Padomes 1972.gada 24.aprīļa direktīvas  72/166/EEK 3.panta 1.punkts ir interpretējams tādējādi, ka jēdziens „transportlīdzekļu lietošana” aptver tādu situāciju kā pamatlietā, proti, kad kaitējums trešās personas īpašumam radies, transportlīdzekli lietojot pasažierim?

Tiesvedība lietā apturēta, līdz likumīgā spēkā stājas Eiropas Savienības Tiesas nolēmums.

[11] Ar Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2018.gada 13.jūnija lēmumu prasītāja Eiropas komercsabiedrība „Balcia Insurance” SE aizstāta ar tās tiesību pārņēmēju AAS „Baltic Insurance Company”.

[12] Ar Senāta 2019.gada 26.februāra lēmumu atjaunota tiesvedība lietā, jo Augstākajā tiesā 2018.gada 4.decembrī saņemts Eiropas Savienības Tiesas 2018.gada 15.novembra spriedums lietā Nr. C-648/17 AS „BTA Baltic Insurance Company” pret AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams”, kurā atbildēts uz Augstākās tiesas uzdotajiem jautājumiem.

**Motīvu daļa**

[13] Pārbaudījis sprieduma likumību attiecībā uz argumentiem, kas minēti kasācijas sūdzībā, kā to nosaka Civilprocesa likuma 473.panta pirmā daļa, Senāts atzīst, ka apelācijas instances tiesas spriedums ir atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai Rīgas apgabaltiesā.

[14] Pusēm ir strīds par to, vai notikušais negadījums, kad autotransporta līdzekļu stāvvietā piebraukušā un apstādinātā transportlīdzekļa pasažierim atverot automašīnas durvis, tika bojāts blakus stāvošais transportlīdzeklis, ir kvalificējams kā apdrošināšanas gadījums Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē.

[14.1] Apdrošināšanas gadījuma definīcija noteikta Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punktā:apdrošināšanas gadījums ir ceļu satiksmes negadījums, kuram iestājoties paredzēta apdrošināšanas atlīdzības izmaksa.

Atbilstoši šī likuma 18.pantam, iestājoties apdrošināšanas gadījumam, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda, saskaņā ar apdrošinātāja atbildības limitu atlīdzina šajā likumā noteiktajā kārtībā novērtētos zaudējumus, kas ceļu satiksmes negadījumā nodarīti trešajai personai. Savukārt atbilstoši minētā likuma 25.panta 1.punktam ceļu satiksmes negadījumā trešās personas mantai nodarītais zaudējums ir zaudējums, kas radies sakarā ar transportlīdzekļa bojājumu vai bojāeju.

[14.2] Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā transponētas vairākas Eiropas Savienības direktīvas, tostarp Eiropas Padomes 1972.gada 24.aprīļa direktīva [72/166/EEK](http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1972/166/oj/?locale=LV) 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 (Pirmā direktīva), kas bija spēkā negadījuma brīdī 2008.gada 24.oktobrī.

Direktīvas [72/166/EEK](http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1972/166/oj/?locale=LV) 1.panta 2.punkts noteic, ka šajā direktīvā „cietusī persona” ir ikviena persona, kurai ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis. Direktīvas 3.panta 1.punkts paredz, ka katra dalībvalsts, ievērojot 4.pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.

Savukārt Padomes 1983.gada 30.decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu 1.pants noteic, ka Direktīvas 72/166/EEK 3.panta 1.punktā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem.

[14.3] Atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgajai judikatūrai nacionālajai tiesai, piemērojot nacionālo likumu, ja situācija ietilpst direktīvas piemērošanas jomā, ir pienākums interpretēt nacionālo likumu pēc iespējas atbilstoši direktīvas tekstam un mērķim, lai sasniegtu tajā paredzēto rezultātu (*sk., piemēram, Eiropas Savienības Tiesas 2013.gada 25.aprīļa sprieduma lietā Asociaţia Accept, C‑81/12, ECLI:EU:C:2013:275, 71.punktu*).

Dalībvalstīm sava kompetence ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, un valsts tiesību normas par atlīdzību transportlīdzekļu izraisītos ceļu satiksmes negadījumos nevar atņemt Eiropas Savienības direktīvām to lietderīgo iedarbību (*sk., piemēram, Eiropas Savienības Tiesas 2012.gada 23.oktobra sprieduma lietā Marques Almeida, C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656, 31.punktu; 2017.gada 14.septembra sprieduma lietā Delgado Mendes, C-503/16, ECLI:EU:C:2017:681, 48.punktu*).

Līdz ar to Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punktā minētā jēdziena „apdrošināšanas gadījums” iztulkošanā primāri izmantojamas Eiropas Savienības tiesību normas, nevis cits nacionālais normatīvais akts. Proti, ir nepieciešams noskaidrot, vai stāvoša transportlīdzekļa pasažiera durvju atvēršana ir „transportlīdzekļa lietošana” Direktīvas 72/166/EK izpratnē.

[14.4] Eiropas Savienības Tiesa ir norādījusi, ka jēdziena „transportlīdzekļu lietošana” tvērums nevar tikt atstāts katras dalībvalsts vērtējumam, bet tas ir autonoms Savienības tiesību jēdziens, kas saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgo judikatūru ir jāinterpretē, ņemot vērā it īpaši šīs tiesību normas kontekstu un tiesiskā regulējuma, kurā tā ietilpst, mērķus (*Eiropas Savienības Tiesas 2014.gada 4.septembra sprieduma lietā Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146, 41.punkts; 2017.gada 28.novembra sprieduma lietā Rodrigues de Andrade*, *C‑514/16, EU:C:2017:908, 31.punkts*).

Minētajās lietās Eiropas Savienības Tiesa nosprieda, ka Direktīvas 72/166/EEK 3.panta 1.punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā minētais jēdziens „transportlīdzekļu lietošana” aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai, proti, transporta funkcijai.

Senāta ieskatā, ievērojot šo norādi uz jēdziena „transportlīdzekļa lietošana” plašo tvērumu, durvju atvēršana pēc transportlīdzekļa novietošanas stāvēšanai atbilst „tā izmantošanai atbilstoši parastajai funkcijai”. Proti, pasažieru iekāpšana transportlīdzeklī un izkāpšana no tā ir transportlīdzekļa lietošanas izpausme, un transportlīdzekļa ekspluatāciju nevar pilnīgi pabeigt, pasažieriem paliekot transportlīdzeklī.

[14.5] Tomēr galīgo skaidrojumu par to, vai transportlīdzekļa durvju atvēršana ietilpst jēdziena „transportlīdzekļu lietošana” tvērumā arī gadījumā, kad abi transportlīdzekļi neatrodas kustībā un kad automašīnas durvis atvēris pasažieris, nevis vadītājs, izskatāmajā lietā sniegusi Eiropas Savienības Tiesa, atbildot uz Augstākās tiesas uzdotajiem jautājumiem.

Proti, Eiropas Savienības Tiesa 2018.gada 15.novembra spriedumā lietā Nr. C-648/17 norādīja, ka, ciktāl Pirmās direktīvas 1.panta 1.punktā paredzētos mehāniskos transportlīdzekļus neatkarīgi no to īpašībām parasti ir paredzēts izmantot transportam, minētais jēdziens aptver transportlīdzekļa visa veida izmantošanu transportam. Transportlīdzekļa durvju atvēršana ir tā izmantošana, kas atbilst transportlīdzekļa funkcijai, ciktāl tā ļauj ar šo transportlīdzekli pārvadāto vai pārvadājamo personu iekāpšanu tajā un izkāpšanu no tā vai preču iekraušanu tajā un izkraušanu no tā. Šo secinājumu neietekmē tas, ka pamatlietā aplūkotie transportlīdzekļi negadījuma brīdī bija novietoti stāvēšanai un ka tie atradās stāvvietā. Turklāt arī tam, vai attiecīgā transportlīdzekļa motors negadījuma brīdī darbojās, nav izšķirošas nozīmes (*sk.* *Eiropas Savienības Tiesas 2018.gada 15.novembra sprieduma lietā BTA Baltic Insurance Company, C‑648/17, ECLI:EU:C:2018:917, 35.-39.punktu*).

Attiecībā uz to, ka negadījumu izraisījusi nevis transportlīdzekļa vadītāja rīcība, bet gan tā pasažiera rīcība, Eiropas Savienība Tiesa norādīja, ka ne Pirmās direktīvas 3.panta 1.punktā ietvertā tiesību norma, ne citas to direktīvu tiesību normas, kas attiecas uz obligāto apdrošināšanu, neparedz, ka obligātā apdrošināšana attiektos tikai uz kādas noteiktas personu kategorijas, piemēram, transportlīdzekļa vadītāja, civiltiesisko atbildību. Savukārt Otrās direktīvas 2.panta 1.punkts, kurā ir norāde uz „transportlīdzekļu lietošanu vai vadīšanu”, un šīs direktīvas 3.pants, kurā ir atsauce uz „autovadītāju vai jebkuru citu personu [..], kas saskaņā ar civiltiesībām ir atbildīga par negadījumu un kuras atbildība ir [obligāti] apdrošināta”, liek domāt, ka šī apdrošināšana attiecas uz civiltiesisko atbildību, kas izriet ne tikai no transportlīdzekļu vadīšanas, bet arī no citiem tā izmantošanas veidiem un no izmantošanas, kuru īsteno personas, kas nav transportlīdzekļa vadītājs. Transportlīdzekļu izmantošana ir ne tikai to vadīšana, – tā ietver arī transportlīdzekļa durvju atvēršanu, ciktāl tā atļauj ar šo transportlīdzekli pārvadāto un pārvadājamo personu iekāpšanu tajā un izkāpšanu no tā vai preču iekraušanu tajā un izkraušanu no tā, ko parasti veic arī pasažieri (*sk.* *minētā sprieduma 41.-47.punktu*).

Līdz ar to Eiropas Savienības Tiesa nosprieda, ka Direktīvas 72/166/EEK 3.panta 1.punkts ir interpretējams tādējādi, ka šajā tiesību normā paredzētajā jēdzienā „transportlīdzekļu lietošana” ietilpst situācija, kad stāvvietā novietota transportlīdzekļa pasažieris, atverot šī transportlīdzekļa durvis, ir saskrāpējis un bojājis tam blakus stāvošo transportlīdzekli.

[14.6] Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Senāts atzīst, ka jēdziens „apdrošināšanas gadījums” Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 2.punkta izpratnē aptver kaitējuma nodarīšanu ar jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai, neatkarīgi no tā, vai viens vai abi transportlīdzekļi atradās kustībā un vai automašīnas durvis, iekāpjot tajā vai izkāpjot no tās, atvēris vadītājs vai pasažieris.

Savukārt Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā noteiktā ceļu satiksmes negadījuma definīcija jēdziena „apdrošināšanas gadījums” iztulkošanā izmantojama tiktāl, ciktāl tā ir saskanīga ar šī jēdziena izpratni Eiropas Savienības tiesībās.

[15] Rezumējot iepriekš norādīto, Senāts neuztur šajā lietā Augstākās tiesas 2014.gada 28.marta spriedumā izteiktās atziņas.

[16] Senāta ieskatā, iepriekš izklāstīto argumentu kopums ļauj secināt, ka konstatētie trūkumi materiālo tiesību normu iztulkošanā un piemērošanā ir pietiekams pamats sprieduma atcelšanai, jo tie varēja novest pie lietas nepareizas izspriešanas.

[17] Atceļot spriedumu, saskaņā ar Civilprocesa likuma 458.panta otro daļu prasītājai AS „BTA Baltic Insurance Company” atmaksājama drošības nauda – 284,57 *euro*.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 474.panta 2.punktu un 475.pantu, Senāts

**nosprieda:**

atcelt Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2014.gada 20.maija spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai Rīgas apgabaltiesā.

Atmaksāt apdrošināšanas AS „BTA Baltic Insurance Company” drošības naudu 284,57 EUR (divi simti astoņdesmit četrus *euro* un 57 centus).