**Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja regresa prasībai piemērojamais likums, ja tā celta sakarā ar kaitējumu, kas ar Latvijā reģistrētu neapdrošinātu transportlīdzekli nodarīts citā Eiropas Savienības dalībvalstī**

**Latvijas Republikas Senāta**

**Civillietu departamenta**

**2023. gada 29. jūnija**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. C68278819, SKC-9/2023**

[ECLI:LV:AT:2023:0629.C68278819.13.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/510166.pdf)

Senāts šādā sastāvā senators referents Kaspars Balodis, senators Normunds Salenieks un senatore Kristīne Zīle

izskatīja rakstveida procesā biedrības ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2020. gada 14. decembra spriedumu civillietā biedrības ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” prasībā pret SIA ,,EE CARGO” par zaudējumu piedziņu.

**Aprakstošā daļa**

[1] 2016. gada [..] februārī Vācijā notika ceļu satiksmes negadījums – sadursme starp SIA ,,EE CARGO” piederošo transportlīdzekli puspiekabi [..] ar Latvijas reģistrācijas Nr. [..], kuru vadīja nenoskaidrots vadītājs, un automašīnu [..] ar Vācijas reģistrācijas Nr. [..].

Ceļu satiksmes negadījuma brīdī nebija veikta zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa puspiekabes [..] īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana.

2018. gada 26. aprīlī biedrība ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” (turpmāk arī – LTAB) saņēma Vācijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (*Deutsches Büro Grüne Karte e.V.*) (turpmāk – Vācijas birojs) pieprasījumu atlīdzināt tam zaudējumus, kurus Vācijas birojs atlīdzinājis cietušajam saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (turpmāk – OCTA) likuma normām un Zaļās kartes sistēmas Biroju padomes Ģenerālajā asamblejā 2002. gada 30. maijā pieņemtajiem Iekšējās kārtības noteikumiem, kopā 6 716,09 EUR.

2018. gada 14. maijā biedrība ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” veikusi apdrošināšanas atlīdzības 6 716,09 EUR apmērā izmaksu Vācijas birojam.

[2] 2019. gada 5. februārī biedrība ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” Rīgas pilsētas Pārdaugavas tiesā cēlusi regresa prasību pret SIA ,,EE CARGO”, Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas likuma (turpmāk arī - OCTA likums) 41. panta otrās daļas noteiktajā kārtībā lūdzot piedzīt zaudējumus 6 716,09 EUR, dokumentu tulkošanas izdevumus 65,34 EUR, kā arī tiesas izdevumus.

Prasība pamatota ar OCTA likuma 41. panta otrās daļas 1. punktu, 44. panta otrās daļas 2. punktu, 51. panta otro daļu, Civillikuma 1779. pantu un Civilprocesa likuma 1. pantu, 26. panta pirmo daļu, 41., 195. pantu.

[3] Ar Rīgas pilsētas Pārdaugavas tiesas 2019. gada 19. decembra spriedumu prasība apmierināta.

[4] Izskatījusi lietu sakarā ar atbildētājas apelācijas sūdzību, Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija ar 2020. gada 14. decembra spriedumu prasību noraidījusi.

Spriedumā norādīts, ka saskaņā ar OCTA likuma 34. panta pirmo daļu, ja zaudējumi nodarīti ar piekabi (puspiekabi) vai ar citu cietajā sakabē vilktu transportlīdzekli, kas ceļu satiksmes negadījuma brīdī atradies sakabē ar vilcēju vai citu velkošo transportlīdzekli, apdrošināšanas atlīdzību cietušajam izmaksā apdrošinātājs, kas apdrošinājis vilcēja vai cita velkošā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību.

No prasības pieteikuma izriet, ka ceļu satiksmes negadījuma brīdī atbildētājai piederošās piekabes vilcēja īpašnieks bija trešā persona, kas netika noskaidrots.

Primāri lietā bija konstatējams fakts, ka atbildētājai piederošā puspiekabe nevar izraisīt ceļu satiksmes negadījumu bez vilcēja, jo puspiekabei nav mehāniskās enerģijas. Līdz ar to tās īpašnieks vai tiesīgais lietotājs nevar būt vainojams ceļu satiksmes negadījumā radušos zaudējumu nodarīšanā.

[5] Kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2020. gada 14. decembra spriedumu iesniegusi prasītāja, lūdzot to atcelt un lietu nodot jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

Kasācijas sūdzībā norādīts, ka tiesa spriedumu, ar kuru prasība noraidīta, balstījusi uz OCTA likuma 34. panta pirmās daļas regulējumu, kaut arī prasītāja bija norādījusi, ka pārrobežu ceļu satiksmes negadījumiem piemēro tās valsts tiesību aktus, kur negadījums noticis.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 5. panta pirmo daļu tiesa izspriež civillietas saskaņā ar likumiem un citiem normatīvajiem aktiem, Latvijas Republikai saistošajiem starptautiskajiem līgumiem un Eiropas Savienības tiesību normām.

Neraugoties uz pārrobežu elementu lietā, tiesa neņēma vērā Eiropas Parlamenta un Padomes regulu (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (turpmāk arī – Roma II regula) un tās 4. panta 1. punktā noteikto, ka tiesību akti, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības, ir tās valsts tiesību akti, kurā radies kaitējums, neatkarīgi no tā, kurā valstī iestājies notikums, kas radījis kaitējumu. Tā kā ceļu satiksmes negadījums notika Vācijā, kur radās kaitējums, lietā bija jāpiemēro tās tiesiskais regulējums. Minētais secināms arī no Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk arī – EST) 2016. gada 21. janvāra sprieduma apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14 44., 45., 52. un 53. punkta.

Arī saskaņā ar Zaļās kartes sistēmas Biroju padomes Ģenerālajā asamblejā 2002. gada 30. maijā pieņemto Iekšējās kārtības noteikumu 3.4. punktu attiecīgais Zaļās kartes birojs (šajā gadījumā – Vācijas birojs) apdrošināšanas atlīdzības izmaksas risina autonomi, ievērojot tos tiesību aktus, kas piemērojami valstī, kurā ceļu satiksmes negadījums noticis.

**Motīvu daļa**

[6] Pārbaudījis sprieduma likumību attiecībā uz personu, kas to pārsūdzējusi un attiecībā uz argumentiem, kas minēti kasācijas sūdzībā, Senāts atzīst, ka pārsūdzētais spriedums atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

[7] Kasācijas sūdzībā ir norādīts uz to, ka tiesa savu spriedumu kļūdaini balstījusi uz OCTA likuma 34. panta pirmajā daļā noteikto, kaut arī sakarā ar pārrobežu elementu lieta, pamatojoties uz Roma II regulas noteikumiem, bija jāizspriež saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem. Tiesa to nav darījusi, tādējādi kasatores ieskatā pieļaujot Civilprocesa likuma 5. panta pirmās daļas noteikumu pārkāpumu.

Vienlaikus konstatējams, ka apsvērumi par piemērojamām tiesībām, kas izteikti kasācijas sūdzībā, ir ļoti vispārīgi un izvērstu pamatojumu savam viedoklim kasatore nav sniegusi. Kasācijas sūdzībā ietvertas norādes Latvijas likumiem, Eiropas Savienības tiesību aktiem un EST spriedumiem, nesniedzot pārliecinošus argumentus tam, kādēļ un kā tieši lietā vajadzētu piemērotu Vācijas tiesību normas.

Neraugoties uz trūkumiem kasācijas sūdzības argumentācijā, lietas pareiza izspriešana varēja būt atkarīga no tā, kuras valsts tiesību akti lietā jāpiemēro. Turklāt kasācijas sūdzībā ir ietverta norāde uz to, ka paskaidrojumos par apelācijas sūdzību prasītāja vērsusi tiesas uzmanību uz jautājumu par piemērojamiem tiesību aktiem. No pārsūdzētā sprieduma redzams, ka tiesa tam nav sniegusi vērtējumu. Tādēļ Senāts atzīst, ka minētais jautājums ir pārbaudāms, izskatot konkrēto lietu kasācijas kārtībā.

[8] Senāts ir uzsvēris, ka nav iespējams izšķirt strīdu par kādas tiesiskās attiecības pastāvēšanu, nepievēršoties šīs attiecības tiesiskajam pamatam, un ir jābūt skaidrībai, par kādu tiesisko attiecību lietā pastāv strīds (sk. *Senāta 2018. 13. jūnija lēmuma lietā Nr. SKC-824/2018,* [*ECLI:LV:AT:2018:0613.C30486115.7.L*](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=STAT_PROC_ENTER&task=edit&procid=69511335&topmenuid=226&stack=https%3A//tis.ta.gov.lv/tisreal%3F%26AjaxB%3D1%26Form%3DregProcListNew%26topmenuid%3D226%26liststart%3D1%26jformat%3D1%26jtype%3D14%26extseek%3D1%26DocType%3D0%26stack%3Dhttps%25253A//tis.ta.gov.lv/tisreal%25253FForm%25253DTISBLANK%26objsubtype%3D-1%26%3D%25C5%25A0odien%26%3D%25C5%25A0oned%25C4%2593%25C4%25BC%26%3D%25C5%25A0om%25C4%2593nes%26activeyear%3D2018%26procnum%3D824%26sort%3D1%26liststep%3D10%26%3DPar%25C4%2581d%25C4%25ABt%26plparam1%3Dlist%26pljmimetype%3D1%26%3DIzdruk%25C4%2581t), *6. punktu*).

[8.1] Prasības pieteikumā ir norādīts uz Vācijā notikušu ceļu satiksmes negadījumu, kurā zaudējumi Vācijā reģistrētas vieglās automašīnas īpašniekam nodarīti ar atbildētājai piederošu transportlīdzekli – puspiekabi, attiecībā uz kuru negadījuma brīdī nebija veikta civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana. Prasītāja saņēmusi Vācijas biroja pieprasījumu atlīdzināt zaudējumus, kurus Vācijas birojs atlīdzinājis negadījumā cietušajam. Vēršoties tiesā pret atbildētāju, prasītāja lūgusi piedzīt summu, ko samaksājusi Vācijas birojam, izpildot minēto pieprasījumu.

Tātad sakarā ar Vācijā ceļu satiksmes negadījumā nodarītajiem zaudējumiem un šo zaudējumu atlīdzināšanu ir radušās tiesiskās attiecības starp dažādām personām, tostarp prasītāju un atbildētāju. Lai varētu pievērsties jautājumam par lietā piemērojamajiem tiesību aktiem, visupirms precizējams, kādu tiesisko attiecību ietvarā prasība ir celta.

[8.2] Kā redzams no prasības pieteikuma, prasītāja ir cēlusi OCTA likuma 41. panta otrās daļas 1. punktā paredzēto Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja regresa prasību pret ceļu satiksmes negadījumā zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieku, jo gadījumos, kad pēdējais nav apdrošinājis savu civiltiesisko atbildību, LTAB stājas apdrošinātāja vietā.

Saskaņā ar OCTA likuma 41. panta otrās daļas 1. punkta redakciju, kas bija spēkā ne vien brīdī, kad prasītāja veica maksājumu Vācijas transportlīdzekļu apdrošinātāju birojam, bet arī prasības celšanas laikā, Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs ir tiesīgs iesniegt regresa prasību pret ceļu satiksmes negadījumā zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieku vai – transportlīdzekļa līzinga gadījumā – līzinga ņēmēju, ja tas nav apdrošinājis īpašnieka civiltiesisko atbildību, vai pret šā transportlīdzekļa tiesību lietotāju.

Kā atzinis Senāts, tad regresa prasība ir cita vietā mantisko saistību izpildījušas personas prasība atdot samaksāto naudas vai citu mantisko vērtību, un tā rodas gadījumos, kad likums paredz pienākumu cietušajiem nodarītos zaudējumus (kaitējumu) atlīdzināt nevis vainīgajam, bet citai personai (sk. *Senāta 2016. gada 1. jūlija sprieduma lietā Nr. SKC-* *170/2016, C33428911, 9.2. punktu un 2017. gada 17. maija sprieduma lietā Nr. SKC-212/2017,C11117412, 10. punktu*). Tiesību doktrīnā ir uzsvērts, ka apdrošināšanas tiesībās regresa prasība rodas gadījumos, kad likums paredz cietušajam nodarītos zaudējumus (kaitējumu) atlīdzināt nevis atbildīgajai personai, bet apdrošinātājam. Izmaksājot apdrošināšanas atlīdzību cietušajam uz noslēgtā vai prezumēti noslēgtā OCTA līguma pamata, apdrošinātājs vai LTAB iegūst tiesības uz regresa prasību likumiskās subrogācijas ietvarā, uz likuma pamata pārņemot cietušā prasījumu pret apdrošinātāju, kas par zaudējumiem atbildīgās personas vietā tos atlīdzinājis cietušajam (sk. *Mantrovs V. Apdrošināšanas tiesības. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2018, 229., 282.–283. lpp.*).

[8.3] Tātad strīds ir par prasītājas un atbildētājas savstarpējo tiesisko attiecību, kas radusies sakarā ar prasītājas tiesībām celt regresa prasību pret personām, kuras attiecībā uz transportlīdzekli nav izpildījušas likumā noteikto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākumu. Tādēļ kasācijas sūdzībā paustais apgalvojums par to, ka lieta jāizspriež atbilstoši Vācijas tiesību aktiem, ir it īpaši pārbaudāms attiecībā uz regresa prasību.

[9] Pamatojot savu viedokli par Vācijas tiesību aktu piemērošanu izskatāmajā lietā, kasatore ir atsaukusies uz Roma II regulas 4. panta 1. punktā noteikto, ka tiesību akti, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības, ir tās valsts tiesību akti, kurā radies kaitējums, neatkarīgi no tā, kurā valstī iestājies notikums, kas radījis kaitējumu.

[9.1] Saskaņā ar Civilprocesa likuma 5. panta pirmo daļu, uz kuras pārkāpumu norādīts kasācijas sūdzībā, tiesa izspriež civillietas saskaņā ar likumiem un citiem normatīvajiem aktiem, Latvijas Republikai saistošiem starptautiskajiem līgumiem un Eiropas Savienības tiesību normām.

Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 288. panta otrajā teikumā citastarp ir norādīts, ka regulas ir tieši piemērojamas visās dalībvalstīs. Kā uzsvērts tiesību doktrīnā, regulu tiešā piemērojamība nozīmē to, ka dalībvalstu iestādēm un tiesām regulas jāņem vērā un jāpiemēro tieši un nepastarpināti, tāpat kā tās piemēro savas nacionālās tiesības (sk. *Eiropas Savienības tiesības. I daļa. Institucionālās tiesības. Otrais papildinātais izdevums. K. Gailīša, A. Bukas, C. Schewe (K. Ševes) zinātniskajā redakcijā. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2020, 413. lpp.*).

Saistībā ar Roma II regulas piemērošanu Senāts ir uzsvēris: ,,Pārnacionālo tiesību akti – Eiropas Savienības regulas un starptautiskie līgumi – satur vienotas kolīziju normas. Līdz ar ko kolīziju normas ir vienotas vairāku valstu līmenī, tās ievieš gan tiesisko noteiktību, gan arī paredzamību strīdu risināšanā, jo ir zināms kurš likums regulē pušu attiecības, turklāt neatkarīgi no tā, kuras valsts tiesā prasība ir celta.” (sk. *Senāta 2015. gada 1. jūlija sprieduma lietā Nr.  SKC-90/2015,C30631610, 9. punktu*).

Civilprocesa likuma 5. panta trešajā daļā ir noteikts: ja attiecīgo tiesību jautājumu regulē Eiropas Savienības tiesību normas, kas tieši piemērojamas Latvijā, Latvijas likumu piemēro, ciktāl to pieļauj Eiropas Savienības tiesību normas. Savukārt minētā panta ceturtajā daļā norādīts, ka likumā vai līgumā noteiktajos gadījumos tiesa piemēro arī citu valstu likumus un starptautisko tiesību normas.

[9.2] Kasācijas sūdzībā citastarp norādīts uz starptautisko tiesību aktos ietverto vispārīgo principu, ka ceļu satiksmes negadījumos ar pārrobežu elementu atbildības noteikšanai piemēro tās valsts tiesību aktus, kur negadījums noticis. Saskaņā ar Latvijai saistošās 1971. gada 4. maija Hāgas konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu (turpmāk – Hāgas konvencija) 3. pantu piemērojamie likumi ir tās valsts iekšējie likumi, kurā satiksmes negadījums noticis.

Atbilstoši Roma II regulas 28. panta 1. punktam tā neskar tādu starptautisku konvenciju piemērošanu, kuru puses šīs regulas pieņemšanas laikā ir viena vai vairākas dalībvalstis un kurās ir paredzēti noteikumi par tiesību normu kolīziju attiecībā uz ārpuslīgumiskām saistībām. Tomēr Vācija Hāgas konvencijai nav pievienojusies (sk. [*https://www.hcch.net/en/states/hcch-members/details1/?sid=41*](https://www.hcch.net/en/states/hcch-members/details1/?sid=41)). Kā noteikts Hāgas konvencijas 18. panta ceturtajā daļā, šī konvencija ir spēkā vienīgi attiecībās starp valsti, kas pievienojas konvencijai, un tām dalībvalstīm, kas paziņojušas, ka pievienošanos pieņem. Tātad Hāgas konvencija izskatāmajā lietā nav jāpiemēro.

[9.3] Papildus Roma II regulas 4. panta 1. punktā noteiktajam piemērojamo tiesību aktu sasaisti ar valsti, kurā radies kaitējums, kasatore atsaukusies arī uz EST 2016. gada 21. janvāra spriedumu apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14, saskaņā ar kuru par ,,ārpuslīgumiskām saistībām” Roma II regulas izpratnē ir uzskatāmas saistības, kuru cēlonis ir kāds no šīs regulas 2. pantā uzskaitītajiem notikumiem (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra sprieduma apvienotajās lietās ,,ERGO Insurance” SE, ko pārstāv ,,ERGO Insurance” SE Lietuvos filialas pret ,,If P&C Insurance” AS, ko pārstāv ,,IF P&C Insurance” AS filialas, un ,,Gjensidige Baltic” AAS, ko pārstāv ,,Gjensidige Baltic” AAS Lietuvos filialas, pret ,,PZU Lietuva” UAB DK, C- 359/14 un C-475/14, ECLI:EU:C:2016:40, 46. punktu*). Proti, atbilstoši Roma II regulas 2. panta 1. punktam kaitējums šajā regulā ietver visas sekas, kas izriet no neatļautas darbības, netaisnas iedzīvošanās, *negotiorum gestio* vai *culpa in contrahendo*.

[9.4] No lietas materiāliem redzams, ka kaitējums (zaudējumi) cietušajam radās Vācijā notikušas neatļautas darbības, proti, tāda ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, kas minētajā valstī tika izraisīts ar Latvijas komercsabiedrībai piederošu Latvijā reģistrētu transportlīdzekli – puspiekabi. Tātad atbilstoši Roma II regulas noteikumiem Vācijas tiesību akti būtu jāpiemēro tiesiskajās attiecībās starp cietušo un atbildētāju, jo kaitējums (zaudējumi) radās Vācijā.

[10] Kaut arī cietušā prasījums pret atbildētāju būtu apspriežams atbilstoši Vācijas tiesībām, no tā vien nevar izdarīt secinājumu par prasītājas celtajai regresa prasībai piemērojamiem tiesību aktiem. Gadījumos, kuros trešā persona, kas apmierinājusi cietušo, subrogācijas ceļā ir pārņēmusi cietušā prasījumu pret kaitējuma nodarīšanā vainīgo personu, piemērojamie tiesību akti nosakāmi atbilstoši Roma II regulas 19. pantam. No Senāta prakses Roma II regulas 19. panta piemērošanā izriet, ka visupirms ir jānoskaidro, kuras personas konkrētā situācijā ir kreditors, parādnieks un trešā persona minētā panta izpratnē (sk. *Senāta 2015. gada 17. decembra sprieduma lietā Nr. SKC-79/2015, C39067707, 7.2. punktu*).

[10.1] Roma II regulas 19. pants noteic: ,,Ja personai (,,kreditoram”) ir ārpuslīgumisks prasījums pret citu personu (,,parādnieku”) un trešai personai ir pienākums apmierināt kreditora prasījumu vai arī šī trešā persona, izpildot attiecīgo pienākumu, faktiski ir apmierinājusi kreditora prasījumu, tiesību akti, ar ko reglamentē trešās personas pienākumu apmierināt kreditora prasījumu, ir tie, ar kuriem nosaka, vai un ciktāl attiecīgā trešā persona ir tiesīga izmantot pret parādnieku tās tiesības, kas kreditoram bija attiecībā pret parādnieku saskaņā ar tiesību aktiem, kuri reglamentē viņu attiecības”.

Kasācijas sūdzībā pareizi norādīts, ka Vācijas birojs, izmaksājot atlīdzību cietušajam, rīkojies atbilstoši Zaļās kartes sistēmas Biroju padomes Ģenerālajā asamblejā 2002. gada 30. maijā pieņemtajiem Iekšējās kārtības noteikumiem jeb Biroju padomes Iekšējā reglamenta (turpmāk – Iekšējais reglaments) 3. panta 4.  punktam, saskaņā ar kuru visas prasības birojs kārto, saglabājot autonomiju saskaņā ar ceļu satiksmes negadījuma valstī piemērojamām tiesību un likumā paredzētām normām attiecībā uz civiltiesisko atbildību, kompensāciju cietušām pusēm un obligāto apdrošināšanu, tā apdrošinātāja interesēs, kas izdevis zaļo karti vai apdrošināšanas polisi, vai piemērotos gadījumos attiecīgā biroja interesēs.

No lietas materiāliem redzams, ka prasītāja, samaksājot Vācijas birojam 6 716,09  EUR, ar ko tika kompensēta cietušajam izmaksātā atlīdzība, atlīdzības izmaksas lietas kārtošanu saistītie izdevumi (*Handling fee*), kā arī ekspertīzes un dokumentu apstrādes izdevumi, naudas līdzekļu izmaksu pamatojusi ar OCTA likuma 44. panta otrās daļas 2. punktu, 51. panta otro daļu un Iekšējā reglamenta 10. pantu. Minētajā Iekšējā reglamenta pantā norādīts, ka biroji savstarpēji garantē visu saskaņā ar šiem noteikumiem atmaksājamo summu, kas jāatmaksā pēc jebkura ceļu satiksmes negadījuma, kurā ir iesaistīts transportlīdzeklis, kas parasti atrodas biroja kompetences valsts teritorijā, neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir vai nav apdrošināts.

[10.2] Zaļās kartes sistēma ir ar 2002. gada 30. maijā Nolīgumu starp Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu un citu asociēto valstu nacionālajiem apdrošināšanas birojiem un Iekšējo reglamentu apstiprināta starptautiska sistēma.

Senāts ir uzsvēris, ka atbilstoši Zaļās kartes sistēmas regulējumam starptautiskā mērogā tiek akceptēts, ka apdrošināšanas atlīdzības saņemšana tiek garantēta cietušās personas valstī un atbilstoši tās likumiem nolūkā panākt iespējami ātru situācijas noregulējumu (sk. *Senāta 2020. gada 13. jūlija rīcības sēdes lēmuma lietā Nr. SCK- 893/2020,* [*ECLI:LV:AT:2020:0713.C71217818.7.L*](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=STAT_PROC_ENTER&task=edit&procid=77378222&topmenuid=226&stack=https%3A//tis.ta.gov.lv/tisreal%3F%26AjaxB%3D1%26Form%3DregProcListNew%26topmenuid%3D226%26liststart%3D1%26jformat%3D1%26jtype%3D14%26extseek%3D1%26DocType%3D0%26stack%3Dhttps%25253A//tis.ta.gov.lv/tisreal%25253FForm%25253DTISBLANK%26objsubtype%3D-1%26%3D%25C5%25A0odien%26%3D%25C5%25A0oned%25C4%2593%25C4%25BC%26%3D%25C5%25A0om%25C4%2593nes%26activeyear%3D2020%26procnum%3D893%26sort%3D1%26liststep%3D10%26%3DPar%25C4%2581d%25C4%25ABt%26plparam1%3Dlist%26pljmimetype%3D1%26%3DIzdruk%25C4%2581t), *2.1. punktu*).

EST ir norādījusi, ka Iekšējais reglaments ir privāto tiesību struktūru izstrādāts akts, kura interpretācija nav tās kompetencē un par kuru tā nevar sniegt prejudiciālu nolēmumu (sk*. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 15. jūnija sprieduma lietā Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras pret Gintaras Dockevičius, Jurgita Dockevičienė, C- 587/15, ECLI:EU:C:2017:463, 36., 45. un 46. punktu*). Vienlaikus norādāms, ka Zaļās kartes sistēmas būtiski aspekti jau ilgu laiku ir integrēti Eiropas Savienības un tās dalībvalstu tiesību aktos. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra direktīvas 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 vai Direktīva) preambulas 33. apsvērumā norādīts, ka Zaļo karšu biroju sistēma garantē ātru atlīdzības prasījumu nokārtošanu cietušās personas valstī, pat ja otra puse ir no citas Eiropas valsts. Saskaņā ar OCTA likuma 43. panta 4. daļu prasītāja pilda Latvijas Republikas Zaļās kartes biroja funkcijas.

[10.3] Atbilstoši LESD 288. panta trešajā daļā noteiktajam direktīvas tām dalībvalstīm, kurām tās adresētas, uzliek saistības attiecībā uz sasniedzamo rezultātu, bet ļauj šo valstu iestādēm noteikt to īstenošanas formas un metodes. Savukārt Senāts, atsaucoties uz EST praksi, ir uzsvēris, ka, piemērojot nacionālās tiesības, valsts tiesai, kurai ir lūgts tās interpretēt, šī interpretācija ir jāveic, cik iespējams vadoties no direktīvas satura un mērķa, lai sasniegtu tajā noteikto rezultātu un tādējādi izpildītu LESD 288. panta trešās daļas prasības (sk. *Senāta 2015. gada 9. decembra sprieduma lietā Nr. SKC-96/2015, C04292106, 10.2. punktu*).

Kaut arī Direktīvas 2009/103/EK mērķis ir nodrošināt dalībvalstu nacionālo tiesību aktu harmonizāciju, nevis risināt ar tiesību normu kolīzijām saistītus jautājumus, no tās satura redzams, ka tajā ir ietverti vairāki noteikumi, kas attiecināmi uz LTAB pienākumiem un tiesībām arī tādos gadījumos, kad citā dalībvalstī radies kaitējums tādā ceļu satiksmes negadījumā, kas izraisīts ar Latvijā reģistrētu neapdrošinātu transportlīdzekli.

Direktīvas 2009/103/EK preambulas 11. apsvērumā citastarp norādīts, ka kompensāciju cietušajiem negadījumos, kurus izraisījuši neapdrošināti transportlīdzekļi, izmaksā par kompensāciju atbildīgā iestāde tajā dalībvalstī, kurā noticis negadījums. Kā norādīts Direktīvas preambulas 52. apsvērumā, sistēma, kas paredzēta šajā direktīvā, var darboties, vienojoties kompensācijas iestādēm, ko izveidojušas vai apstiprinājušas dalībvalstis, kuras nosaka, to funkcijas un pienākumus, kā arī atlīdzināšanas procedūras. Sistēma, ka atlīdzības prasību administrēšanas pārstāvis ir cietušās personas dzīvesvietas dalībvalstī, neietekmē ne materiālo tiesību normas, kuras piemēro katrā atsevišķā gadījumā, ne jautājumu par jurisdikciju (Direktīvas preambulas 35. apsvērums).

Savukārt Direktīvas 2009/103/EK preambulas 53. apsvērumā noteikts, ka gadījumos, kuros nav iespējams identificēt transportlīdzekļa apdrošinātāju, jāparedz, ka galīgais debitors attiecībā uz radītajiem zaudējumiem, kas jāmaksā cietušai personai, ir šim mērķim paredzētais garantijas fonds, kurš izvietots dalībvalstī, kur parasti atrodas neapdrošinātais transportlīdzeklis, kā lietošana ir izraisījusi negadījumu. Atbilstoši Direktīvas 1. panta 4.a) punktam teritorija, kurā parasti atrodas transportlīdzeklis ir tās valsts teritorija, kuras numura zīme ir transportlīdzeklim.

Saskaņā ar OCTA likuma 44. panta otrās daļas 2. punktu Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs izmaksā no Garantijas fonda apdrošināšanas atlīdzību šajā likumā noteiktajos gadījumos. Minētā likuma 51. panta otrā daļa noteic, ka no Garantijas fonda līdzekļiem izmaksā zaudējumu atlīdzību starptautiskajos līgumos paredzētajos gadījumos. Garantijas fondu, kuru izveidojuši apdrošinātāji, saskaņā ar OCTA likuma 51. panta pirmo daļu administrē prasītāja un viens no tā mērķiem ir nodrošināt atlīdzības izmaksu zaudējumu segšanai, kad tos nodarījis transportlīdzeklis, kura īpašnieks savu civiltiesisko atbildību nav apdrošinājis.

Var secināt, ka LTAB uz likuma pamata uzņemas atbildību par Latvijā reģistrētiem neapdrošinātiem transportlīdzekļiem, ja ar to lietošanu ir nodarīts kaitējums citā dalībvalstī. Cietušo personu interesēs šādos pārrobežu gadījumos pastāv divpakāpju sistēma, kurā cietušajam zaudējumus atlīdzina atbildīgā iestāde tajā dalībvalstī, kurā noticis negadījums, bet par galīgo atlīdzības maksātāju tomēr atzīstams LTAB. Salīdzinājumam norādāms, ka Lietuvas transportlīdzekļu vadītāju obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas likuma 17. panta pirmās daļas 1. punktā ir tieši noteikts: „Birojs izmaksā atlīdzību arī gadījumos, ja zaudējumi nodarīti citā Eiropas Savienības dalībvalstī ar neapdrošinātu transportlīdzekli, kura pastāvīgā atrašanās vieta ir Lietuvas Republikas teritorijā” (sk. *Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.298309*).

[10.4] Ievērojot iepriekš norādīto, atzīstams, ka izskatāmajā lietā Roma II regulas 19. panta izpratnē kreditors ir persona, kurai Vācijā satiksmes negadījumā radās zaudējumi (kaitējums), parādnieks ir atbildētāja, savukārt prasītāja ir trešā persona, kas faktiski ir apmierinājusi parādnieku. Norādāms, ka Roma II regulas 19. pants neizvirza obligātu prasību, lai kreditora prasījuma apmierināšana būtu notikusi, veicot tiešu un nepastarpinātu maksājumu kreditoram.

Senāta ieskatā minētais novērtējums attiecībā uz prasītāju atbilst arī EST atziņai, ka Roma II regulas 19. pants it īpaši jāpiemēro situācijā, kad trešā persona, proti, apdrošinātājs, ir izmaksājis atlīdzību negadījumā cietušajam, kas ir no delikta izrietošas saistības kreditors saistībā ar zaudējumiem attiecībā per transportlīdzekļa vadītāju vai īpašnieku, izpildot pienākumu apmierināt kreditora prasījumu (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra sprieduma apvienotajās lietās ,,ERGO Insurance” SE, ko pārstāv ,,ERGO Insurance” SE Lietuvos filialas pret ,,If P&C Insurance” AS, ko pārstāv ,,IF P&C Insurance” AS filialas, un ,,Gjensidige Baltic” AAS, ko pārstāv ,,Gjensidige Baltic” AAS Lietuvos filialas, pret ,,PZU Lietuva” UAB DK, C- 359/14 un C-475/14, ECLI:EU:C:2016:40, 56. punktu*).

Minētajā EST lietā apdrošināšanas sabiedrību Lietuvas filiāles bija izmaksājušas atlīdzību cietušajiem sakarā tādiem Vācijā notikušiem ceļu satiksmes negadījumiem, kuri bija izraisīti ar Lietuvā reģistrētiem transportlīdzekļiem. Lai gan izskatāmajā lietā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskā atbildība nebija apdrošināta, prasītāja, izmaksājot atlīdzību, faktiski izpildīja pienākumu, kas gultos uz apdrošinātāju, ja obligātā apdrošināšana būtu veikta.

[11] Turpmāk minēto iemeslu dēļ Senāts par daļēji pamatotu uzskata kasācijas sūdzībā pausto viedokli, ka lietā piemērojami Vācijas tiesību akti.

[11.1] No Roma II regulas 19. pantā tiesību akti, ar ko reglamentē trešās personas pienākumu apmierināt kreditoru, tiek nošķirti no tiesību aktiem, kuri piemērojami kreditora tiesībām pret parādnieku. Pirmie no minētajiem tiesību aktiem, proti, tiesību akti, ar ko reglamentē trešās personas pienākumu apmierināt kreditoru, ir tie, kuri nosaka vai un ciktāl trešā persona var īstenot tās tiesības, kas kreditoram bija attiecībā pret parādnieku saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē kreditora un parādnieka attiecības. Proti, tiesību akti, kas piemērojami trešās personas pienākumam apmierināt kreditoru nosaka, vai un ciktāl – pilnībā vai ierobežotā apjomā – trešajai personai uz likumiskās subrogācijas pamata ir pārgājušas tās tiesības, kas kreditoram bija pret parādnieku (sk. *Calvo Caravaca A.-L., González J. V. in: Magnus U., Mankowski P. (ed.) European Commentaries on Private International Law (ECPIL). Volume III. Rome II Regulation. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2019, p. 605., 606*).

Kā noskaidrots iepriekš, tad konkrētajā gadījumā kreditora (cietušā) un parādnieka (atbildētāja izskatāmajā lietā) attiecības reglamentē Vācijas tiesību akti. Lai atbildētu uz to, vai izskatāmā lieta, kā to uzskata kasatore, ir pilnībā izspriežama saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem, vai arī kādā daļā piemērojami Latvijas likumi, nepieciešams noteikt, kuras valsts tiesību akti reglamentē trešās personas, proti, prasītājas pienākumu apmierināt cietušo.

EST 2016. gada 21. janvāra spriedumā apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14 ir sniegta atbilde uz to, kā nosakāmi tādai regresa prasībai piemērojamie tiesību akti, kuru pret kravas vilcēja piekabes apdrošinātāju cēlis Lietuvā reģistrēta kravas vilcēja apdrošinātājs, kas izmaksājis atlīdzību Vācijā notikušā negadījumā cietušajām personām. Ja apdrošinātājs ir izmaksājis atlīdzību ceļu satiksmes negadījumā cietušajam, tad Roma II regulas 19. pantā ir paredzēts, ka cietušā tiesību subrogāciju regulē trešās personas, proti, civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja pienākumam izmaksāt atlīdzību cietušajam piemērojamie tiesību akti; tādēļ vilcēja apdrošinātāja regresa prasībai pret piekabes apdrošinātāju atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija regulas Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I) 7. pantam piemērojami Lietuvas tiesību akti, savukārt piekabes īpašnieka un vilcēja īpašnieka vai vadītāja līdzdalība cietušajam radītajā kaitējumā jānosaka atbilstoši kaitējuma rašanās vietas – Vācijas tiesību aktiem (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra sprieduma apvienotajās lietās ,,ERGO Insurance” SE, ko pārstāv ,,ERGO Insurance” SE Lietuvos filialas pret ,,If P&C Insurance” AS, ko pārstāv ,,IF P&C Insurance” AS filialas, un ,,Gjensidige Baltic” AAS, ko pārstāv ,,Gjensidige Baltic” AAS Lietuvos filialas, pret ,,PZU Lietuva” UAB DK, C- 359/14 un C-475/14, ECLI:EU:C:2016:40, 47.–62. un 65. punktu*).

Kaut arī izskatāmajā lietā attiecībā uz transportlīdzekli nav noslēgts obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums un arī citi faktiskie apstākļi ir atšķirīgi, minētās EST atziņas norāda, ka tiesības celt regresa prasību var būt nosakāmas pēc vienas dalībvalsts likumiem, kamēr regresa prasībā ietvertajam materiāltiesiskajam prasījumam jāpiemēro citas dalībvalsts jeb tās valsts, kurā radies kaitējums, tiesību akti. Turklāt trešās personas pienākumam apmierināt cietušo jeb kreditoru Roma II regulas 19. panta izpratnē var būt atšķirīgs pamats nekā vainīgās personas jeb parādnieka pienākumam atlīdzināt zaudējumus cietušajam. Tāpat attiecībā uz izskatāmo lietu var secināt, ka cietušā tiesību iespējamo subrogāciju prasītājai reglamentē prasītājas pienākumam izmaksāt zaudējumu atlīdzību piemērojamie tiesību akti.

[11.2] Kā atzīts tiesību doktrīnā, tad Roma II regulas 19. panta izpratnē trešās personas pienākums apmierināt kreditoru vienmēr ir subsidiārs (sk. *Dörner H. in: Bürgerliches Gesetzbuch. Handkommentar. 10. Auflage. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019, Art. 19 Rom II-VO Rn. 1*). Subsidiāra, piemēram, ir galvinieka atbildība pret kreditoru, turklāt galvinieka pienākums izriet no galvojuma, nevis no kreditora tiesiskās attiecības ar parādnieku. Subsidiāri atbildīgās personas pienākuma tiesiskais pamats var atšķirties no tās personas saistības tiesiskā pamata, kurai būtu primāri jāapmierina kreditors.

Senāts uzskata, ka prasītājas pienākuma apmierināt cietušo tiesiskais pamats ir nevis neatļauta darbība, kas ir pamatā cietušā prasījumam pret kreditoru, bet gan Latvijas tiesību akti, proti, OCTA likuma 51. panta otrā daļa. Tā ir viena no tiesību normām, ar ko prasītāja pamatojusi savu prasību. Ar OCTA likuma 51. panta otrajā daļā minētajiem ,,starptautiskajiem līgumiem” acīmredzami jāsaprot Nolīgums starp Eiropas ekonomikas zonas dalībvalstu un citu asociēto valstu nacionālajiem apdrošināšanas birojiem, kā arī Iekšējais reglaments. Šie dokumenti nav starptautiskie līgumi vispārpieņemtā izpratnē, tomēr tie nodrošina Zaļās kartes sistēmas funkcionēšanu. Savukārt tiesību akts, kas normatīvi nosaka prasītājas pienākumu izmaksāt zaudējumu atlīdzību arī pārrobežu gadījumos, ir tieši OCTA likums. Turklāt minētais tiesiskais regulējums Eiropas Savienības valstīs ir harmonizēts, izveidojot vienotu sistēmu, kas ne vien garantē cietušajiem tiesības saņemt atlīdzību par kaitējumu, kas radies ceļu satiksmes negadījumā citas dalībvalsts transportlīdzekļa dēļ, bet arī paredz finansiāla izlīdzinājuma mehānismus.

Kā norādīts iepriekš, tad atbilstoši EST izdarītajiem secinājumiem par Roma II regulas tvērumu ārpuslīgumiskas saistības Romas II regulas izpratnē ir tās saistības, kuru cēlonis ir kāds no šīs regulas 2. pantā uzskaitītajiem notikumiem, proti, saistības no neatļautas darbības, netaisnas iedzīvošanās, *negotiorum gestio* un *culpa in contrahendo*. Arī tiesību doktrīnā ir norādīts, ka ārpuslīgumiskas saistības jēdziens Roma II regulas izpratnē aprobežojas ar minētajām četrām kategorijām un nebūtu attiecināms uz citām saistībām, kuru rašanās pamats nav līgums (sk. *Junker A. in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 13. 8. Auflage. München: C. H. Beck., 2021, Art. 1 Rom II-VO Rn. 5*). Tādēļ OCTA likuma izrietošais prasītājas pienākums atlīdzināt zaudējumus, kaut arī šā pienākuma tiesiskais pamats nav līgums, neietilpst Roma II regulā minēto ārpuslīgumisko saistību skaitā.

[11.3] Regresa prasība, kuru cēlusi prasītāja atbilstoši OCTA likuma 41. panta otrās daļas 1. punktam ir subrogācijas tiešās sekas. Tādēļ arī tiesības celt regresa prasību pamatojas uz Latvijas tiesību aktiem.

Norādāms, ka Ģenerāladvokāta Michala Bobeka (*Michal Bobek*) secinājumos, kas 2017. gada 23. martā sniegti Eiropas Savienības Tiesai lietā Nr. C-587/15, ir atzīts: kā tieši iespējamā regresa prasība tiks realizēta, ir noteikts valsts (Lietuvas) tiesību aktos (sk. *Ģenerāladvokāta Mihaila Bobeka 2017. gada 23. marta secinājumu lietā C-587/15 Lietuvos Respublikos transporto priemoniu draudiku biuras pret Gintaras Dockevičius, Jurgita Dockevičiene 114. punktu*). Lietuvas tiesas prejudiciālie jautājumi, sakarā ar kuriem Ģenerāladvokāts sniedza savus secinājumus, bija saistīti ar procesuālajām garantijām ceļu satiksmes negadījumā vainīgajai personai un tās tiesībām uz taisnīgu tiesu lietā, ko Lietuvas tiesa izskatīja sakarā ar Lietuvas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja regresa prasību pret personām, kas ar Lietuvā reģistrētu neapdrošinātu automašīnu bija nodarījušas zaudējumus ceļu satiksmes negadījumā Vācijā.

Netiešs apstiprinājums tam, ka prasītājas tiesības celt regresa prasību izriet tieši no Latvijas tiesību aktiem, Senāta ieskatā ir atrodams arī EST secinājumā, ka pretrunā Padomes 1983. gada 30. decembra Direktīvai 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu nav pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, kurā ir paredzēts, ka par kompensāciju atbildīgajai minētajai iestādei ir tiesības celt regresa prasību ne tikai pret personu vai personām, kas ir atbildīgas par negadījumu, bet arī pret personu, kurai bija pienākums iegādāties civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar tāda transportlīdzekļa lietošanu, kas ir izraisījis kaitējumu, ko šī iestāde ir atlīdzinājusi, bet kura šajā nolūkā nebija noslēgusi līgumu, kaut arī šī persona nav civiltiesiski atbildīga par negadījumu, kura rezultātā ir nodarīts šis kaitējums (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 4. septembra sprieduma lietā Fundo de Garantia Automóvel* *pret Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana*, *Cristiana Micaela Caetano Juliana*, *C‑80/17, ECLI:EU:C:2018:661,58. punktu*).

Savukārt tiesību doktrīnā attiecībā uz Romas II regulas 19. pantu ir paskaidrots, ka tās valsts tiesību akti, ar ko reglamentē trešās personas pienākumu apmierināt kreditoru, nosaka to, vai un kādā apmērā kreditora prasījums uz likuma pamata pāriet uz trešo personu, kura iegūst atbilstošas prasības tiesības (sk. *Junker A. in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 13. 8. Auflage. München: C. H. Beck., 2021, Art. 19 Rom II-VO Rn. 17*).

Attiecībā uz regresa prasības apmēru norādāms, ka tajā bez atlīdzināto zaudējumu (izmaksātās apdrošināšanas atlīdzības) summas ietilpst arī administrēšanas izdevumi, jo saskaņā ar OCTA likuma 51. panta trešās daļas 1. punktu no Garantijas fonda līdzekļiem sedz arī izdevumus par atlīdzības lietas administrēšanu vai citām prasības nokārtošanai nepieciešamajām darbībām, ja saskaņā ar šo likumu Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs pieņem lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu vai atteikumu izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, un izdevumus, kas radušies, atgūstot no Garantijas fonda izmaksātās apdrošināšanas atlīdzības regresa kārtībā. Arī Senāta judikatūrā, atsaucoties uz minēto OCTA likuma normu, ir uzsvērts, ka LTAB celtā regresa prasībā var tikt ietverti arī izdevumi, kas radušies sakarā ar lietas administrēšanu (sk. *Senāta 2017. gada 17. maija sprieduma lietā Nr. SKC-212/2017, C11117412, 10. punktu*).

Apkopojot iepriekš minēto, secināms, ka prasītājas tiesības celt regresa prasību, kā arī apmērs, kādā tā var tikt celta, izriet no Latvijas tiesību aktiem, proti, OCTA likuma normām.

[11.4] Vienlaikus Senāts norāda, ka abildētājai regresa prasībā jābūt iespējai ne vien apstrīdēt savas atbildības apmēru par zaudējumiem, kas radušies ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, bet arī izteikt iebildumus par regresa prasībā ietverto administrēšanas izdevumu apmēra pamatotību. Minētais nepieciešams, lai nodrošinātu atbildētājas tiesības aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā, kas noteiktas Satversmes 92.panta pirmajā teikumā. Tā kā prasītāja savu prasību ir cēlusi tādēļ, ka tā atlīdzinājusi zaudējumus, kas ar Latvijā reģistrētu transportlīdzekli nodarīti personai citā Eiropas Savienības dalībvalstī – Vācijā, atbildētājai nodrošināmas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu, kas noteiktas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā.

Kaut arī prasītājas tiesības celt regresa prasību noteiktā apmērā ir pamatotas ar Latvijas tiesību aktiem, šo prasību ceļot, prasītāja atbilstoši Roma II regulas 19. pantam izlieto tās tiesības, kas cietušajam kā kreditoram bija pret atbildētāju kā parādnieku saskaņā ar tiesību aktiem, kuri reglamentē viņu attiecības. Senāts pievienojas tiesību doktrīnā izteiktajam viedoklim, ka atbilstoši minētajiem tiesību aktiem, kas izskatāmajā lietā ir Vācijas tiesību akti, ir nosakāms prasījuma saturs (konkrētajā gadījumā –zaudējumu atlīdzināšana), kā arī iespējamās parādnieka ierunas un iebildumi, piemēram, attiecībā uz atbildības aprobežojumiem vai noilgumu (sk. *Junker A. in: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 13. 8. Auflage. München: C. H. Beck., 2021, Art. 19 Rom II-VO Rn. 18*). Senāta ieskatā atbildētājas stāvoklis nedrīkst nedz pasliktināties, nedz uzlaboties tādēļ, ka prasību pret to cēlis nevis cietušais, bet prasītāja, kas faktiski apmierinājusi cietušā prasījumu.

[11.5] Tātad prasītājas tiesības celt regresa prasību pret atbildētāju un šīs prasības apmērs – izmaksātā zaudējumu atlīdzība un administrēšanas izdevumi – pamatojas uz Latvijas likumu, savukārt regresa prasībā ietvertā prasījuma saturs, kā arī atbildētājas tiesības celt ierunas un iebildumus ir nosakāmas pēc Vācijas tiesību aktiem.

[12] Kasācijas sūdzībā norādīts uz materiālo tiesību normu nepareizu piemērošanu, kas izpaudusies kā apelācijas instances tiesas sprieduma pamatošana ar OCTA likuma 34. panta 1. daļas regulējumu. Kaut arī šis arguments ir saistīts ar kasatores pausto viedokli, ka lietu vajadzēja izspriest atbilstoši Vācijas tiesību aktiem, Senāts turpmāk minēto iemeslu dēļ atzīst, ka tiesa OCTA likuma 34. panta pirmo daļu piemērojusi nepareizi, nonākot pie kļūdainiem un pretrunīgiem secinājumiem.

[12.1] OCTA likuma 34. panta pirmā daļa ir vienīgā materiālo tiesību norma, uz kuru tiesa atsaukusies, noraidot prasību. Ja zaudējumi nodarīti ar piekabi (puspiekabi) vai ar citu cietajā sakabē vilktu transportlīdzekli, kas ceļu satiksmes negadījuma brīdī atradies sakabē ar vilcēju vai citu velkošo transportlīdzekli, tad saskaņā ar minēto OCTA likuma normu apdrošināšanas atlīdzību cietušajam izmaksā apdrošinātājs, kas apdrošinājis vilcēja vai cita velkošā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību.

Atsaucoties uz atbildētājas apelācijas sūdzībā minēto, tiesa ir norādījusi, ka vadītājs konkrētajā ceļu satiksmes negadījumā bija vilcējam (automašīnai), nevis puspiekabei, jo puspiekabes bez vilcēja nemēdz braukt. Pēdējo konstatējumu tiesa ir nepamatoti vispārinājusi izdarot secinājumu, ka bez sakabes ar velkošo transportlīdzekli puspiekabe pati nevar atrasties kustībā un izraisīt ceļu satiksmes negadījumu un tādēļ tās īpašnieks vai tiesīgais lietotājs nevar būt vainojams radušos zaudējumu nodarīšanā.

Minētais tiesas ieskats ir pretrunā likumā noteiktajam, kā arī dzīvē gūtiem novērojumiem. OCTA likuma 34. panta otrajā daļā ir tieši minēta situācija, kad zaudējumi nodarīti ar piekabi (puspiekabi), kas ceļu satiksmes negadījuma brīdī nav atradusies sakabē ar vilcēju vai citu velkošo transportlīdzekli. Šādā gadījumā apdrošināšanas atlīdzību cietušajam izmaksā apdrošinātājs, kas apdrošinājis piekabes (puspiekabes) īpašnieka civiltiesisko atbildību. Kaut arī saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 1. panta 18. punktu piekabe (puspiekabe) ir transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai savienojumā ar mehānisko transportlīdzekli, nav izslēgtas situācijas, kurās piekabe atrodas kustībā, arī nebūdama savienota ar vilcēju vai citu mehānisko transportlīdzekli. Piemēram, nenostiprināta piekabe (puspiekabe) var izraisīt ceļu satiksmes negadījumu.

Turklāt tiesas atziņa, ka tā neapšauba prasītājas tiesības celt regresa prasību ne tikai pret personām, kas ir atbildīgas par negadījumu, bet arī pret personu, kurai bija pienākums iegādāties OCTA saistībā ar tāda transportlīdzekļa lietošanu, kas ir izraisījis kaitējumu, ko prasītāja ir atlīdzinājusi, neraugoties uz to, ka šī persona nav civiltiesiski atbildīga par negadījuma rezultātā nodarīto kaitējumu, Senāta ieskatā nonāk pretrunā secinājumiem par OCTA likuma 34. panta pirmajā daļā minēto tiesisko priekšnoteikumu pastāvēšanu. OCTA likumā nav normu, kas šā likuma 34. panta pirmajā daļā minētajā gadījumā ļautu prasītājai celt regresa prasību. Prasītājai nebūtu vajadzējis izmaksāt zaudējumu atlīdzību, ja to būtu izdarījis vilcēja apdrošinātājs.

[12.2] Senāts atzīst, kas tiesa, piemērojot OCTA likumu, nav ņēmusi vērā izskatāmās lietas īpašo situāciju. Regresa prasība celta tādēļ, ka prasītāja, pildot Latvijas Republikas Zaļās kartes biroja funkcijas, saskaņā uz OCTA likuma 51. panta pirmās daļas 1. punktu un otro daļu Vācijas transportlīdzekļu apdrošinātāju birojam atlīdzinājusi naudas summu, kas izmaksāta cietušajam, lai segtu zaudējumus, ko nodarījis atbildētājai piederošs transportlīdzeklis, kura īpašnieces civiltiesiskā atbildība nebija apdrošināta. Izskatāmajā lietā nozīme ir tam, ka zaudējumi nodarīti ar transportlīdzekli, kuram ceļu satiksmes negadījuma brīdī nebija OCTA līguma. Neraugoties uz to, tiesa nav piemērojusi uz šādiem gadījumiem attiecināmās tiesību normas.

Kaut arī tiesa nav apšaubījusi Zaļās kartes nacionālā biroja pienākumu atbilstoši Iekšējam reglamentam atlīdzināt zaudējumus, kas nodarīti citas valsts teritorijā, tā vienlaikus ir izdarījusi nepareizu secinājumu, ka minētais nav attiecināms uz atbildētāju lietā. Senāts, izskaidrojot Zaļās kartes sistēmas uzbūvi, funkcijas, tās vietu Eiropas Savienības un Latvijas OCTA sistēmā, par nepamatotu ir atzinis kasācijas sūdzības iesniedzēja, kurš LTAB regresa prasības lietā bija atbildētājs, viedokli, ka tam kā privāttiesību subjektam nav saistoši Zaļās kartes sistēmas noteikumi (sk. *Senāta 2020. gada 13. jūlija rīcības sēdes lēmuma lietā Nr. SKC- 893/2020,*[*ECLI:LV:AT:2020:0713.*](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=STAT_PROC_ENTER&task=edit&procid=77378222&topmenuid=226&stack=https%3A//tis.ta.gov.lv/tisreal%3F%26AjaxB%3D1%26Form%3DregProcListNew%26topmenuid%3D226%26liststart%3D1%26jformat%3D1%26jtype%3D14%26extseek%3D1%26DocType%3D0%26stack%3Dhttps%25253A//tis.ta.gov.lv/tisreal%25253FForm%25253DTISBLANK%26objsubtype%3D-1%26%3D%25C5%25A0odien%26%3D%25C5%25A0oned%25C4%2593%25C4%25BC%26%3D%25C5%25A0om%25C4%2593nes%26activeyear%3D2020%26procnum%3D893%26sort%3D1%26liststep%3D10%26%3DPar%25C4%2581d%25C4%25ABt%26plparam1%3Dlist%26pljmimetype%3D1%26%3DIzdruk%25C4%2581t), *2. un 2.1. punktu*). Attiecīgās Senāta atziņas tiesa nav ņēmusi vērā.

[12.3] Ievērojot minēto, ir secināms, ka tiesa, nepareizi attiecinot uz lietā konstatētajiem apstākļiem OCTA likuma 34. panta pirmās daļas noteikumus, ir pieļāvusi materiālo tiesību normu pārkāpumu, kas varēja novest pie lietas nepareizas izspriešanas.

[13] Sakarā ar piemērojamo tiesību aktu kļūdainu noteikšanu un materiālo tiesību normu nepareizu piemērošanu apelācijas instances tiesas spriedumu nevar atzīt par tiesisku, kas savukārt ir pamats kasācijas sūdzības apmierināšanai.

Spriedumu atceļot, biedrībai ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” atbilstoši Civilprocesa likuma 458. panta otrai daļai atmaksājama drošības nauda 300  EUR.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 474. panta 2. punktu, Senāts

**nosprieda**

Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2020. gada 14. decembra spriedumu atcelt un lietu nodot jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

Atmaksāt biedrībai ,,Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” drošības naudu 300 EUR (trīs simti *euro*).

Spriedums nav pārsūdzams.