TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2007. gada 19. aprīlī *

Lieta C-356/05

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *High Court* (Īrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2004. gada 30. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2005. gada 23. septembrī, tiesvedībā

Elaine Farrell

pret

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Tiesvedības valoda — angļu.

Īriju,

Attorney General

un

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs P. Janns [*P. Jann*], tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents), H. N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*], K. Šīmans [*K. Schiemann*] un E. Levits,

ģenerāladvokāte K. Štiksa-Hakla [*C. Stix-Hackl*],
sekretārs J. Svedenborgs [*J. Swedenborg*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2006. gada 7. septembrī,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Elaine Farrell* vārdā — E. Makalafs [*E. McCullough*], *SC*, K. Makārtijs [*C. McCarthy*], *BL*, un K. Mērfijs [*C. Murphy*], *barrister*, kurus pilnvarojis M. O'Šī [*M. O'Shea*], *solicitor*,

— *Minister for the Environment*, Īrijas un *Attorney General* vārdā — E. Ficsimonss [*E. Fitzsimons*], K. Makmīls [*K. McMeel*], D. Malonijs [*D. Maloney*] un D. O'Hagans [*D. O'Hagan*], pārstāvji,

— *Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)* vārdā — E. Glīzons [*E. Gleeson*], *SC*, kuru pilnvarojusi P. Boida [*P. Boyd*], *solicitor*,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — N. Jerela [*N. Yerrell*], pārstāve,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus tiesas sēdē 2006. gada 5. oktobrī,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālo nolēmumu ir par Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā — "Trešā direktīva") 1. panta interpretāciju.

2 Šis lūgums iesniegts saistībā ar strīdu starp Fareli [*Farrel*] un Vītiju [*Whitty*], *Minister for the Environment* [Vides ministrs], Īriju un *Attorney General* [Ģenerālprokurors] (turpmāk tekstā — "Īrija"), kā arī *Motor Insurers Bureau of Ireland* [Īrijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs] *(MIBI)* (turpmāk tekstā — "*MIBI*").

Atbilstošās tiesību normas

Kopienu tiesiskais regulējums

3 Atbilstoši 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 (OV L 103, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Trešo direktīvu (turpmāk tekstā — "Pirmā direktīva"), 1. pantam ""transportlīdzeklis" ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkurš treilers [jebkura piekabe], neatkarīgi no tā, vai ir piekabināts [piekabināta]".

4 Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā ir paredzēts:

"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 [šiem pasākumiem]."

5 Padomes 1983. gada 30. decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV 1984, L 8, 17. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Trešo direktīvu (turpmāk tekstā — "Otrā direktīva"), 1. panta 4. punkta pirmajā un trešajā daļā ir noteikts:

"Katra dalībvalsts izveido vai pilnvaro iestādi, kas sniegtu kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi,

kam nav nokārtota 1. punktā paredzētā apdrošināšana. Šis noteikums neierobežo dalībvalstu tiesības ņemt vērā [uzskatīt] minētās iestādes kompensācijas kā subsidētas vai nesubsidētas [par papildu vai cita veida kompensācijām], un tiesības izstrādāt noteikumus, lai kārtotu atlīdzības prasījumu starp minēto iestādi un personu vai personām, kas atbild par negadījumu, un citiem apdrošinātājiem vai sociālā nodrošinājuma iestādēm, kuras pieprasa atlīdzināt cietušajam par to pašu negadījumu. Tomēr dalībvalstis var neatļaut iestādei izmaksāt kompensāciju cietušām personām, ja konstatē, ka atbildīgā persona ir maksātnespējīga vai atsakās maksāt [Tomēr dalībvalstis nevar atļaut iestādei izvirzīt nosacījumu kompensācijas izmaksai, saskaņā ar kuru cietušajai personai jāpierāda, ka atbildīgā persona nespēj vai atsakās maksāt].

[..]

Tomēr dalībvalstis var nepieļaut [noteikt, ka] minētajai iestādei izmaksāt [nav jāmaksā] kompensāciju [kompensācija] personām, kas apzināti reģistrējušas [brīvprātīgi iekāpušas] transportlīdzekli [transportlīdzeklī], kurš radījis kaitējumus [kaitējumu] vai traumas [miesas bojājumus], ja iestāde var pierādīt, ka personas ir zinājušas, ka tas nav apdrošināts."

6 Saskaņā ar Otrās direktīvas 2. panta 1. punktu:

"Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkuri likumos [tiesību aktos] paredzētie vai līgumā noteiktie noteikumi, kas iekļauti apdrošināšanas

polisē, kura izsniegta saskaņā ar [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktu, un kas transportlīdzekļu lietošanas vai vadīšanas apdrošināšanu neattiecina uz [un kas apdrošināšanu neattiecina uz gadījumiem, kad transportlīdzekli lietoja vai vadīja]:

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

vai

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

vai

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

piemērojot [Pirmās direktīvas] 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 pirmajā ievilkumā, var vērst pret personām, kuras apzināti reģistrējušas [brīvprātīgi iekāpušas] transportlīdzekli [transportlīdzeklī], kas radījis kaitējumus [kaitējumu] vai traumas [miesas bojājumus], ja apdrošinātājs var pierādīt, ka personas ir zinājušas, ka transportlīdzeklis ir zagts.

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

7 Trešās direktīvas preambulas otrajā līdz piektajā apsvērumā ir paredzēts:

"tā kā [Pirmās direktīvas] 3. pants nosaka to, ka dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība attiecībā uz to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta; tā kā saskaņā ar šiem pasākumiem būtu jānosaka sedzamās atbildības apjoms un apdrošināšanas seguma noteikumi;

tā kā [Otrā direktīva] ir ievērojami samazinājusi atšķirības starp civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līmeni un saturu dalībvalstīs; tā kā šajā apdrošināšanā joprojām ir ievērojamas atšķirības attiecībā uz apdrošināšanas segumu;

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

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

8 Trešās direktīvas 1. pantā ir noteikts:

"Neskarot [Otrās direktīvas] 2. panta 1. punkta otro daļu, [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

Šajā direktīvā "transportlīdzeklis" ir jebkurš transportlīdzeklis, kas definēts [Pirmās direktīvas] 1. pantā."

9 Saskaņā ar Trešās direktīvas 6. panta 2. punktu Īrijai minētās direktīvas 1. panta prasības attiecībā uz motociklu aizmugurējā sēdekļa pasažieriem jāizpilda līdz 1998. gada 31. decembrim, bet 1. panta prasības attiecībā uz pārējiem transportlīdzekļiem — līdz 1995. gada 31. decembrim.

Valsts tiesiskais regulējums

10 No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka atbilstošo tiesisko regulējumu veido 5. un 56. iedaļa un 65. iedaļas 1. punkta a) apakšpunkts 1961. gada Ceļu satiksmes likumā (*Road Traffic Act 1961*), redakcijā, kas bija spēkā pamata lietas faktu rašanās laikā (turpmāk tekstā — "1961. gada likums"), kā arī 6. pants ministra 1962. gada noteikumos par obligāto apdrošināšanu ceļu satiksmes jomā [(*Road Traffic*) (*Compulsory Insurance*) *Regulations 1962*] ar attiecīgiem grozījumiem.

11 Iesniedzējtiesa precizē, ka saskaņā ar šo regulējumu personai, kas izmanto transportlīdzekli satiksmē, ir jābūt apstiprinātai apdrošināšanas polisei, kas segtu jebkādu atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas transportlīdzeklī un kas nav personas, uz kurām attiecas izņēmums. Personas, uz kurām attiecas izņēmums, ir tās, kas prasa atlīdzināt kaitējumu, ja tā nodarīšanas laikā šīs personas bija atradušās transportlīdzeklī, kura tips neatbilst ministra noteikumos paredzētajiem. Attiecībā uz šiem kompetenta ministra noteiktajiem transportlīdzekļiem pastāv pienākums iegūt civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu par kaitējumu, kurš nodarīts personām, kuras braukušas šajos transportlīdzekļos. Tomēr šim ministram nav pilnvaru attiecināt šo

apdrošināšanas pienākumu arī uz kaitējumu, kurš nodarīts personām, kuras braukušas transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem.

Pamata prāvas fakti un prejudiciālie jautājumi

12 Farele ir cietusi ceļu satiksmes negadījumā 1996. gada 26. janvārī. Viņa brauca autofurgonā, kas nebija nedz paredzēts, nedz aprīkots pasažieru pārvadāšanai aizmugurējā daļā. Vītijs, šā autofurgona īpašnieks un vadītājs, zaudēja kontroli pār viņa transportlīdzekli, kas ietriecās sienā. Tā kā transportlīdzeklis nebija aprīkots ar sēdekļiem aizmugurējā daļā, negadījuma brīdī Farele sēdēja uz autofurgona grīdas.

13 Tā kā atklājās, ka Vītijs nebija apdrošināts, Farele vērsusies *MIBI* ar lūgumu izmaksāt kompensāciju saskaņā ar vienošanos, kas noslēgta starp šo organizāciju un *Minister for the Environment* 1988. gadā (turpmāk tekstā — "Vienošanās"). Ar šo vienošanos *MIBI* apņēmās izmaksāt kompensāciju cietušajiem ceļu satiksmes negadījumos, kuros iesaistītie vadītāji nav ieguvuši 1961. gada likumā prasīto obligāto apdrošināšanu.

14 *MIBI* tomēr atteicās izmaksāt kompensāciju Farelei, pamatojot atteikumu ar to, ka viņa bija braukusi transportlīdzekļa daļā, kuru nebija paredzēts aprīkot ar sēdekļiem

pasažieru pārvadāšanai un kura nebija aprīkota ar tiem. Tas uzskatīja, ka līdz ar to atbildība par prasītājai nodarītajiem miesas bojājumiem nav tāda atbildība, attiecībā uz kuru 1961. gada likums paredz obligāto apdrošināšanu. Tātad Vienošanās neesot piemērojama un *MIBI* neesot pienākuma nedz izmaksāt kompensāciju prasītājai, nedz izpildīt spriedumu, kas taisīts lietā pret Vītiju.

15 1997. gada septembrī Farele cēla prasību pret atbildētājiem pamata lietā. 2001. gada jūlijā viņa panāca Vītijam nelabvēlīga sprieduma taisīšanu. Nodarīto zaudējumu novērtēšana tika atlikta līdz lēmuma pieņemšanai pēc būtības. Lai gan Farele vēlējās iegūt apstiprinošu spriedumu, kurā tiktu norādīts, ka ar negadījuma brīdī spēkā esošajiem valsts transpozīcijas pasākumiem netika pareizi īstenoti atbilstošie Pirmās un Trešās direktīvas noteikumi, it īpaši Trešās direktīvas 1. pants, *MIBI* un Īrija nepiekrita tam, ka minētais pants ir bijis nepareizi transponēts ar šiem pasākumiem, un šī dalībvalsts uzskatīja, ka Trešā direktīva ļauj neattiecināt civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu uz personām, kas atrodas tādā transportlīdzekļa ar mehānisko piedziņu daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar sēdekļiem pasažieru pārvadāšanai un kura nav aprīkota ar tiem.

16 Šajos apstākļos *High Court* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai, sākot ar 1995. gada 31. decembri — datumu, līdz kuram Īrijai bija jātransponē Trešās direktīvas [..] noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu, kas

nav motocikli, pasažieriem — atbilstoši Trešās direktīvas 1. pantam Īrijai ir pienākums noteikt, ka civiltiesiskā atbildība ir obligāti apdrošināma attiecībā uz miesas bojājumu nodarīšanu personām, kuras braukušas mehāniskā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem?

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

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

17 Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Trešās direktīvas 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana neattiecas uz atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas mehāniskā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem.

18 Farele un Eiropas Kopienu Komisija būtībā uzskata, ka Trešās direktīvas 1. pants prasa, lai visās dalībvalstīs obligātā apdrošināšana attiektos uz tādām personām nodarīto kaitējumu, kuras braukušas transportlīdzekļa daļā, kura nav paredzēta pasažieru pārvadāšanai un kura šajā sakarā nav aprīkota ar sēdekļiem.

19 Īrijai, kuru atbalsta *MIBI*, ir pretējs viedoklis. Šī dalībvalsts norāda, ka, pirmkārt, tā kā "pasažiera" jēdziens nav definēts Trešajā direktīvā, noteikt, kādas transportlīdzeklī braucošas personas ir uzskatāmas par pasažieriem šīs direktīvas mērķiem, ir dalībvalstu kompetencē un ka, otrkārt, šī direktīva neuzliek dalībvalstīm pienākumu nodrošināt obligāto apdrošināšanu attiecībā uz tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas jebkurā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar sēdekļiem.

20 Šī valsts piebilst, ka šo ierobežojošo pieeju attaisno vēlme nodrošināt saskanību ar ceļu satiksmes tiesisko regulējumu, ņemot vērā, ka, attiecinot uz šādām personām obligātās apdrošināšanas garantiju, tiktu apdrošināta apzināti bīstama uzvedība. Turklāt šī valsts uzskata, ka šī pieeja atbilst Padomes un Komisijas kopīgajam paziņojumam, kas ietverts Padomes sēdes protokolā, tai pieņemot kopējo nostāju par Trešās direktīvas projektu. Saskaņā ar šo protokolu Padome un Komisija ir paziņojušas, ka Trešās direktīvas 1. pants neskar dalībvalstu tiesību aktu noteikumus par kompensācijas piešķiršanu pasažierim, kas ir atbildīgs par negadījumu, pasažierim, kura dēļ tiek pārsniegts atļautais pasažieru skaits, vai pasažierim, ko pārvadā transportlīdzeklī, kurš nav paredzēts personu, kas nav vadītājs, pārvadāšanai.

21 Īrijas argumentiem nevar piekrist.

22 Jāatzīst, ka atbilstoši Trešās direktīvas 1. panta formulējumam obligātā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju.

23 Tā kā šis pants neapšaubāmi attiecina apdrošināšanu uz visiem pasažieriem, Īrijas argumentu varētu atbalstīt tikai tiktāl, ciktāl personas, kas brauc transportlīdzeklī, kurš nav paredzēts to pārvadāšanai, nav uzskatāmas par "pasažieriem".

24 Cietušo personu, kas atradušās transportlīdzeklī, kurš nebija nedz paredzēts to pārvadāšanai, nedz aprīkots šim nolūkam, neiekļaušana jēdzienā "pasažieris" un tātad arī apdrošināšanas segumā būtu pretrunā Kopienu tiesiskā regulējuma mērķiem. Atbilstoši Trešās direktīvas preambulas ceturtajam un piektajam apsvērumam šā tiesiskā regulējuma mērķis cita starpā ir paredzēt noteikumus, lai novērstu dažās dalībvalstīs pastāvošās nepilnības mehānisko transportlīdzekļu pasažieru obligātajā apdrošināšanā, un pasargāt šo iespējamo cietušo mazāk aizsargāto kategoriju, kā arī ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām garantēt līdzvērtīgu attieksmi neatkarīgi no tā, kurā vietā Kopienā negadījumi notikuši.

25 Turklāt šo interpretāciju apstiprina Tiesas judikatūra. Tiesa jau ir nospriedusi, ka Pirmā un Otrā direktīva nav uzlikušas pienākumu pirms 1995. gada 31. decembra,

t.i., pirms Īrijai noteiktā Trešās direktīvas transponēšanas termiņa beigām, paredzēt, ka obligātā apdrošināšana attiecas uz tādiem pasažieriem nodarītajiem miesas bojājumiem, ko pārvadā transportlīdzekļa daļā, kura nav iekārtota pasažieru pārvadāšanai sēdus stāvoklī. Tiesa tomēr norādījusi, ka ar Trešās direktīvas 1. pantu no minētā datuma attiecināta Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā, kas precizēts un papildināts ar Otro direktīvu, noteiktā obligātā apdrošināšana uz miesas bojājumiem, kuri nodarīti pasažieriem, kas nav vadītājs (2002. gada 14. oktobra rīkojums lietā C-158/01 *Withers*, *Recueil*, I-8301. lpp., 20. un 21. punkts).

26 Turklāt, kā tas izriet no šīs judikatūras, tad, kad Tiesa izteikusies par miesas bojājumiem, kas nodarīti personām, kurus pārvadā transportlīdzekļa daļā, kura nav iekārtota pasažieru pārvadāšanai sēdus stāvoklī, tā uzskatījusi šīs personas par "pasažieriem" neatkarīgi no tā, kurā transportlīdzekļa daļā viņi tika pārvadāti (šajā sakarā skat. iepriekš minēto rīkojumu lietā *Withers*, 21. punkts).

27 Turklāt Kopienu tiesiskais regulējums skaidri paredz izņēmumus no pienākuma pasargāt negadījumos cietušos. Šie izņēmumi ir paredzēti Otrās direktīvas 1. panta 4. punkta trešajā daļā un 2. panta 1. punktā.

28 Tomēr Kopienu likumdevējs nav paredzējis izņēmumu attiecībā uz atsevišķu personu kategoriju — iespējamiem cietušajiem ceļu satiksmes negadījumos, kas atradušies transportlīdzekļa daļā, kura nav nedz paredzēta viņu pārvadāšanai, nedz aprīkota šim nolūkam. Šajos apstākļos šīs personas nevar izslēgt no "pasažieru" jēdziena un tātad arī no apdrošināšanas seguma, ko garantē Kopienu tiesiskais regulējums.

29 Ņemot vērā, ka, pirmkārt, iespēja atkāpties no pienākuma pasargāt negadījumos cietušos ir definēta un ierobežota Kopienu tiesību normās un ka, otrkārt, iepriekš minēto mērķu sasniegšanai ir nepieciešama vienveidīga pieeja pasažieru apdrošināšanai Kopienu līmenī, dalībvalstis nevar ieviest papildu ierobežojumus attiecībā uz pasažieru obligāto apdrošināšanu.

30 Līdz ar to valsts tiesiskais regulējums nevar sašaurināt "pasažiera" jēdzienu un tādējādi liegt apdrošināšanas segumu personām, kam atbilstoši Pirmajai, Otrajai un Trešajai direktīvai ir tiesības uz tāda kaitējuma kompensāciju, kas nodarīts ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

31 Jāpiebilst, ka valsts likumdevēja pieņemto ierobežojošo pieeju nevar arī pamatot ar šā sprieduma 20. punktā minēto Padomes un Komisijas kopīgo paziņojumu. No pastāvīgās judikatūras izriet, ka tad, ja Padomes sēdes protokolā ietvertais paziņojums nav atspoguļots atvasināto tiesību noteikuma tekstā, uz to nevar atsaukties, veicot minētā noteikuma interpretāciju (1991. gada 26. februāra spriedums lietā C-292/89 *Antonissen*, *Recueil*, I-745. lpp., 18. punkts; 2000. gada 8. jūnija spriedums lietā C-375/98 *Epson Europe*, *Recueil*, I-4243. lpp., 26. punkts, un 2006. gada 10. janvāra spriedums lietā C-402/03 *Skov* un *Bilka*, Krājums, I-199. lpp., 42. punkts).

32 Tāpat ir jāatgādina, ka pienākums apdrošināt pasažierus atšķiras no pasažieru kompensācijas tiesību apjoma gadījumā, ja tie cieš transportlīdzekļu izraisītajā negadījumā. Pirmo garantē un definē Kopienu tiesiskais regulējums, savukārt otro būtībā reglamentē valsts tiesības.

33 Šajā sakarā Tiesa jau ir nospriedusi, ka Pirmā, Otrā un Trešā direktīva neparedz saskaņot dalībvalstīs pastāvošās civiltiesiskās atbildības sistēmas un ka atbilstoši pašlaik spēkā esošajām Kopienu tiesībām dalībvalstis var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumiem. Tomēr dalībvalstīm ir jānodrošina, ka civiltiesiskā atbildība, kas piemērojama atbilstoši to tiesību normām, ir apdrošināta atbilstoši minēto triju direktīvu noteikumiem (2000. gada 14. septembra spriedums lietā C-348/98 *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira, Recueil*, I-6711. lpp., 23. un 29. punkts, kā arī 2005. gada 30. jūnija spriedums lietā C-537/03 *Candolin* u.c., Krājums, I-5745. lpp., 24. punkts).

34 Turklāt no šīs judikatūras izriet, ka dalībvalstīm jāīsteno sava kompetence šajā jomā, ievērojot Kopienu tiesības un it īpaši Trešās direktīvas 1. pantu, un ka valsts tiesību normas, ar kurām tiek noteikta zaudējumu atlīdzība transportlīdzekļa ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem, nevar atņemt minētajam pantam lietderīgo iedarbību (šajā sakarā skat. 1996. gada 28. marta spriedumu lietā C-129/94 *Ruiz Bernáldez, Recueil*, I-1829. lpp., 19. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *Candolin* u.c., 27. un 28. punkts).

35 Līdz ar to valsts tiesiskais regulējums, kas noteikts, pamatojoties uz vispārīgiem un abstraktiem kritērijiem, nevar liegt vai nesamērīgi ierobežot pasažierim izmaksājamo kompensāciju, pamatojoties tikai uz pasažiera līdzdalību zaudējumu nodarīšanā. Tikai izņēmuma apstākļos šādas kompensācijas apjomu var ierobežot, pamatojoties uz individuālu novērtējumu un ievērojot Kopienu tiesības (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Candolin* u.c., 29., 30. un 35. punkts).

36 Ņemot vērā šos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Trešās direktīvas 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj valsts tiesisko regulējumu, saskaņā

ar kuru mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana neattiecas uz atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas mehāniskā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem.

Par otro jautājumu

37 Saistībā ar otro jautājumu par iespēju privātpersonām tieši atsaukties uz Trešās direktīvas 1. pantu valsts tiesās ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru direktīvas noteikumam ir tieša iedarbība, ja šis noteikums pēc tā satura šķiet esam beznosacījuma un pietiekami precīzs (1982. gada 19. janvāra spriedums lietā 8/81 *Becker, Recueil*, 53. lpp.; 1997. gada 4. decembra spriedums apvienotajās lietās no C-253/96 līdz C-258/96 *Kampelmann* u.c., *Recueil*, I-6907. lpp., 37. punkts, un 2004. gada 9. septembra spriedums lietā C-292/02 *Meiland Azewijn*, Krājums, I-7905. lpp., 57. punkts).

38 Šajā lietā ir jāatzīst, ka Trešās direktīvas 1. pants — kā uz to norāda arī Komisija — atbilst šiem kritērijiem. Šis pants ļauj identificēt gan dalībvalsts pienākumu, gan labuma ieguvējus, un šo noteikumu saturs ir beznosacījuma un precīzs. Līdz ar to uz Trešās direktīvas 1. pantu var atsaukties, lai liegtu piemērot valsts tiesību normas, ar kurām obligātās apdrošināšanas garantiju neattiecina uz personām, kas brauc jebkurā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem.

39 Atliek noskaidrot, vai uz šo noteikumu var atsaukties attiecībā pret tādu organizāciju kā *MIBI*.

40 Šajā sakarā ir jāprecizē, ka uz direktīvu nevar atsaukties attiecībā pret privātpersonām, lai gan uz to var atsaukties attiecībā pret valsti neatkarīgi no tā, kādā statusā tā rīkojas — kā darba devējs vai publiskā institūcija. Pie tādām organizācijām, attiecībā pret kurām var atsaukties uz direktīvas noteikumiem, kuriem var būt tieša iedarbība, pieder organizācija, kurai neatkarīgi no tās juridiskās formas ar publiskās iestādes aktu ir uzdots — minētajai iestādei īstenojot kontroli — sniegt pakalpojumus sabiedrības interesēs un kurai šajā sakarā ir plašākas pilnvaras salīdzinājumā ar tiesību normām, kas piemērojamas attiecībās starp privātpersonām (1990. gada 12. jūlija spriedums lietā C-188/89 *Foster* u.c., *Recueil*, I-3313. lpp., 20. punkts; 2000. gada 14. septembra spriedums lietā C-343/98 *Collino* un *Chiappero*, *Recueil*, I-6659. lpp., 23. punkts, kā arī 2004. gada 5. februāra spriedums lietā C-157/02 *Rieser Internationale Transporte*, *Recueil*, I-1477. lpp., 24. punkts).

41 Tā kā iesniedzējtiesa nav sniegusi pietiekamu informāciju par *MIBI*, lai noteiktu, vai to varētu uzskatīt par šādu organizāciju, valsts tiesas kompetencē ir izvērtēt — atbilstoši iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem ņemot vērā *MIBI* statusu un tā attiecības ar Īriju valsti — vai attiecībā pret to var atsaukties uz direktīvu.

42 Gadījumā, ja valsts tiesa nolemj, ka uz direktīvu nevar atsaukties attiecībā pret *MIBI*, tai, piemērojot valsts tiesības un it īpaši normas tiesiskajā regulējumā, kas ir īpaši

pieņemts, lai ieviestu direktīvas prasības, ir jāinterpretē valsts tiesības, cik vien tas ir iespējams, atbilstoši attiecīgās direktīvas tekstam un mērķim, lai sasniegtu tajā noteikto rezultātu (2003. gada 23. oktobra spriedums lietā C-408/01 *Adidas-Salomon* un *Adidas Benelux*, *Recueil*, I-12537. lpp., 21. punkts, un 2004. gada 5. oktobra spriedums apvienotajās lietās no C-397/01 līdz C-403/01 *Pfeiffer* u.c., Krājums, I-8835. lpp., 113. punkts).

43 Katrā ziņā var tikt izvirzīts jautājums par dalībvalsts pienākumu atlīdzināt zaudējumus, kas radušies tādēļ, ka direktīva nav pareizi transponēta, atbilstoši 1991. gada 19. novembra spriedumam lietā *Francovich* u.c. (apvienotās lietas C-6/90 un C-9/90, *Recueil*, I-5357. lpp.).

44 Līdz ar to uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Trešās direktīvas 1. pants atbilst visiem nosacījumiem, kas nepieciešami tā tiešai iedarbībai, un tātad piešķir privātpersonām tiesības, uz kurām tās var tieši atsaukties valsts tiesās. Tomēr valsts tiesai ir jāpārbauda, vai uz šo noteikumu var atsaukties attiecībā pret tādu organizāciju kā *MIBI*.

Par tiesāšanās izdevumiem

45 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana neattiecas uz atbildību par tādām personām nodarītajiem miesas bojājumiem, kuras braukušas mehāniskā transportlīdzekļa daļā, kuru nav paredzēts aprīkot ar pasažieru sēdekļiem un kura nav aprīkota ar tiem;

2) Trešās direktīvas 90/232 1. pants atbilst visiem nosacījumiem, kas nepieciešami tā tiešai iedarbībai, un tātad piešķir privātpersonām tiesības, uz kurām tās var tieši atsaukties valsts tiesās. Tomēr valsts tiesai ir jāpārbauda, vai uz šo noteikumu var atsaukties attiecībā pret tādu organizāciju kā *Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).*

[Paraksti]