Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MIHALA BOBEKA [*MICHAL BOBEK*] SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 23. martā [1]

Lieta C-587/15

Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras
pret
Gintaras Dockevičius,
Jurgita Dockevičienė

(Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Augstākā tiesa, Lietuva) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu — Negadījums, kurā ir iesaistīti transportlīdzekļi, kas parasti atrodas dažādās dalībvalstīs — Valsts apdrošinātāju apvienības samaksātas kompensācijas atmaksa — Regresa prasība pret personām, kas ir atbildīgas par negadījumu — Procesuālās garantijas

I. Ievads

1. 2006. gada jūlijā Vācijā notika divu automašīnu sadursme, kurā Lietuvā reģistrēta automašīna sadūrās ar Vācijā reģistrētu taksometru. Abu transportlīdzekļu vadītājiem par šo negadījumu tika uzlikti naudas sodi. Lietuvā reģistrētā automašīna nebija apdrošināta. Vācijas transportlīdzekļa vadītājs uzsāka tiesvedību pret Vācijas transportlīdzekļu apdrošināšanas biroju, lai saņemtu kompensāciju. Tomēr šajā lietā Vācijas tiesā netika taisīts galīgais nolēmums, jo lietas dalībnieki panāca izlīgumu. Vācijas birojs samaksāja izlīguma summu Vācijas transportlīdzekļa vadītājam. Pēc tam Lietuvas transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs tam atmaksāja minēto summu. Vēlāk Lietuvas birojs Lietuvas tiesā mēģināja atgūt tādu pašu summu gan no Lietuvā reģistrētās automašīnas vadītāja, gan tās īpašnieces.

2. Šajā lietā Tiesai iesniegtie jautājumi būtībā attiecas uz iepriekš minētās izlīguma vienošanās juridiskajām sekām un ar tām saistītajām tiesībām, it īpaši procesuālajām garantijām, ja šāds izlīgums tiek realizēts attiecībā pret trešajām personām valsts tiesā. Kā norādīja iesniedzējtiesa, šīs personas nevienā posmā nebija iesaistītas tiesvedībā un sarunās par izlīgumu Vācijā.

3. Tomēr, pirms var tikt veikts jebkāds šāds vērtējums, vispirms tomēr ir jānoskaidro jautājums par Tiesas kompetenci. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas normatīvā vide Savienībā pašlaik ir diezgan sarežģīta un sastāv no diviem instrumentu kopumiem – Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvām un Zaļo karšu sistēmas. Zaļo karšu sistēma, šķiet, ir šajā lietā piemērojamais instruments. Tā ir izveidota ar Iekšējo reglamentu, kas ir instruments, kuru nav noformējusi Savienības iestāde, bet kas ir publicēts kā Komisijas lēmuma pielikums. Tas rada jautājumu, vai Tiesai ir piekritīga minētā Iekšējā reglamenta interpretācija.

1 — Oriģinālvaloda – angļu.

II. Piemērojamie tiesību akti

A. Savienības tiesības

1. Eiropas Savienības Pamattiesību harta (turpmāk tekstā – "Harta")

4. Hartas 47. pantā ir noteiktas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu:

"Ikvienai personai, kuras tiesības un brīvības, kas garantētas Savienības tiesībās, tikušas pārkāptas, ir tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību, ievērojot nosacījumus, kuri paredzēti šajā pantā.

Ikvienai personai ir tiesības uz taisnīgu, atklātu un laikus veiktu lietas izskatīšanu neatkarīgā un objektīvā, tiesību aktos noteiktā tiesā. [..]."

2. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas

5. Pastāv sešas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas, un ar sesto direktīvu ir kodificētas piecas iepriekšējās direktīvas.

6. Pirmās mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas (turpmāk tekstā – "Pirmā TAD")[2] 2. pantā bija paredzēts:

"1. Dalībvalstis atturas kontrolēt to, vai ir veikta civiltiesiskās atbildības apdrošināšana attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā.

Tāpat dalībvalstis atturas kontrolēt to, vai ir veikta šāda apdrošināšana attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā un iebrauc to teritorijās no citas dalībvalsts teritorijas. Dalībvalstis tomēr var veikt pārbaudes izlases kārtībā.

2. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas dalībvalsts teritorijā, šīs direktīvas noteikumi, izņemot 3. un 4. pantu, stājas spēkā:

— pēc tam, kad ir noslēgts līgums starp sešām valstu apdrošināšanas apvienībām, atbilstīgi kura noteikumiem katra valsts apvienība saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem par obligāto apdrošināšanu garantē prasījumu nokārtošanu attiecībā uz negadījumiem, ko tās valsts teritorijā izraisījuši transportlīdzekļi, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, neatkarīgi no tā, vai šie transportlīdzekļi ir apdrošināti;

— Komisijas noteiktajā dienā pēc tam, kad ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm ir noskaidrots, ka minētais līgums ir noslēgts;

— uz līguma spēkā esamības laiku."

2 — Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīva 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV 1972, L 103, 1. lpp.).

7. Saskaņā ar Otrās mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas (turpmāk tekstā – "Otrā TAD") [3] 1. pantu:

"[..]

4. Katra dalībvalsts izveido vai pilnvaro iestādi, kas sniedz kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus ir izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota 1. punktā paredzētā obligātā apdrošināšana.

[..]

5. Cietušais katrā ziņā var vērsties tieši iestādē, kam, pamatojoties uz informāciju, kuru pēc tās lūguma sniedz cietušais, jādod pamatota atbilde par kompensācijas izmaksu.

[..]

7. Lai iestāde izmaksātu kompensāciju, katra dalībvalsts piemēro savus normatīvos un administratīvos aktus, neierobežojot nevienu citu praksi, kas ir labvēlīgāka cietušajam."

8. Ceturtās mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas (turpmāk tekstā – "Ceturtā TAD") [4] 6. pantā ir pieprasīts nodrošināt kompensāciju personai, kas cietusi miesas bojājumus vai zaudējumus negadījumā, kas noticis citā dalībvalstī, nevis dzīvesvietas dalībvalstī. Tajā ir norādīts, ka, ja persona ir cietusi ārvalstīs, tā kompensāciju var saņemt no kompensācijas iestādes šīs cietušās personas dzīvesvietas dalībvalstī. Turklāt tajā ir norādīts, ka kompensācijas iestāde tad var pieprasīt šīs kompensācijas atmaksu no kompetentās kompensācijas iestādes tās apdrošināšanas sabiedrības iestādes dalībvalstī, kura ir izsniegusi polisi. Šī pēdējā kompensācijas iestāde tad pārņem cietušās personas prasības pret personu, kura ir atbildīga par negadījumu, vai tās apdrošināšanas sabiedrību. Dalībvalstīm atbilstīgi jāapliecina šī pārņemšana citai dalībvalstij.

9. Direktīva 2009/103 (Konsolidētā mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīva, turpmāk tekstā – "KTAD") ir kodificējošā direktīva [5].

3 — Padomes 1983. gada 30. decembra Otrā direktīva 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV 1984, L 8, 17. lpp.).

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

5 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīva 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV 2009, L 263, 11. lpp.). Iesniedzējtiesa citē KTAD attiecīgās normas. Attiecīgais negadījums tomēr notika pirms KTAD pieņemšanas. Ja šī lieta būtu saistīta ar mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvām, tā *ratione temporis* būtu jāizvērtē saskaņā ar iepriekš spēkā esošajām TAD. Tādējādi šajos secinājumos atsaukšos uz iepriekšējo direktīvu attiecīgajām normām. Tomēr būtu jāpiebilst, ka, ņemot vērā, ka KTAD ir tikai kodifikācijas instruments, minēto normu būtība ir tāda pati. Skat., piemēram, spriedumus, 2014. gada 23. janvāris, *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, 24. punkts); 2015. gada 26. marts, *Litaksa* (C-556/13, EU:C:2015:202, 4. punkts); 2016. gada 15. decembris, *Vieira de Azevedo* u.c. (C-558/15, EU:C:2016:957, 4. punkts).

3. Komisijas Lēmums 2003/564

10. Komisijas Lēmuma 2003/564/EK[6] pielikumā ir ietverts Iekšējais reglaments. Iekšējā reglamenta 3. pants attiecas uz prasību izskatīšanu. Tajā ir norādīts:

"1. Kad biroju informē par ceļu satiksmes negadījumu, kas noticis biroja kompetences valsts teritorijā un kur ir iesaistīts transportlīdzeklis no citas valsts, tas sāk ceļu satiksmes negadījuma apstākļu noskaidrošanu, nesagaidot formālu prasību. Tiklīdz iespējams, tas ziņo par ceļu satiksmes negadījumu apdrošinātājam, kas izdevis zaļo karti vai apdrošināšanas polisi, vai piemērotos gadījumos – attiecīgajam birojam. Tomēr bezdarbība netiek uzskatīta par šo noteikumu nepildīšanu.

[..]

4. Visas prasības kārto birojs, 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.

Vienīgi birojs ir kompetents visos jautājumos par ceļu satiksmes negadījuma valstī piemērojamo likumu interpretāciju (pat ja tas attiecas uz citā valstī piemērojamām tiesību normām) un atlīdzības pieprasījumu izmaksām. Atbilstoši šim pēdējam noteikumam birojs pēc izteikta pieprasījuma un pirms gala lēmuma pieņemšanas informē apdrošinātāju vai attiecīgo biroju."

11. 5. pantā ir aplūkoti atmaksāšanas nosacījumi starp attiecīgajiem birojiem.

12. Saskaņā ar 6. pantu katrs valsts apdrošināšanas birojs garantē tos savu biedru atmaksājumus jebkurā apjomā, kas tiek pieprasīti saskaņā ar 5. panta noteikumiem.

B. Lietuvas tiesības

13. *Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas* (turpmāk tekstā – "Obligātās apdrošināšanas likums") 17. panta 4. punktā ir paredzēts, ka "[Lietuvas Transportlīdzekļu apdrošināšanas] birojs izmaksā kompensāciju par zaudējumiem, kuri ir radīti citā Eiropas Savienības dalībvalstī, saskaņā ar šīs citas Eiropas Savienības dalībvalsts (kuras valsts apdrošināšanas birojs ir parakstījis Iekšējo reglamentu) tiesību aktiem, ja atbildīgajai personai, kuras transportlīdzeklis parasti atrodas Lietuvas Republikas teritorijā, nav civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu [..]. Birojs izmaksā kompensāciju arī citos gadījumos saskaņā ar Iekšējā reglamenta prasībām".

14. Minētā likuma 23. panta 5. punktā ir paredzēts, ka "pēc summas, kuru ir pieprasījusi citas Eiropas Savienības dalībvalsts kompensācijas iestāde, samaksas birojs var pieprasīt šīs samaksātās summas atmaksu no atbildīgās personas, kura nav apdrošināta, vai no atbildīgās personas apdrošinātāja".

6 — Biroju padomes Iekšējais reglaments, kas pieņemts ar 2002. gada 30. maija nolīgumu un kurš pievienots Komisijas 2003. gada 28. jūlija Lēmumam 2003/564/EK par to, kā Padomes Direktīvu 72/166/EEK piemērot attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas kontroli (OV 2003, L 192, 23. lpp.).

III. Fakti, tiesvedība valsts tiesā un prejudiciālie jautājumi

15. 2006. gada 20. jūlijā Vācijā notika ceļu satiksmes negadījums, kurā bija iesaistīts Vācijā reģistrēts transportlīdzeklis, kuru vadīja *K. Floros*, un Lietuvā reģistrēts transportlīdzeklis, kuru vadīja *G. Dockevičius* (un kurš pieder *J. Dockevičienė*). Nebija skaidrs, kura persona ir atbildīga par šo negadījumu, – Vācijas iestādes uzlika *K. Floros* un *G. Dockevičius* naudas sodus attiecīgi EUR 35 un EUR 60 apmērā. Ir konstatējams, ka Lietuvā reģistrētais transportlīdzeklis negadījuma brīdī nebija apdrošināts.

16. 2010. gada 11. oktobrī *K. Floros* pieprasīja kompensēt viņa transportlīdzeklim nodarītos zaudējumus. Viņš iesniedza kompensācijas prasību *Deutsches Büro Grüne Karte e.V.* (Vācijas apdrošināšanas birojs, turpmāk tekstā – "Birojs A"). Tomēr minētais birojs viņa prasību noraidīja.

17. Tādēļ *K. Floros* pret Biroju A uzsāka tiesvedību *Landgericht Frankfurt am Main* (Federālās zemes tiesa, Frankfurte pie Mainas, Vācija). Viņš lūdza kompensēt zaudējumus EUR 10 831,77 apmērā.

18. Minētā tiesa 2010. gada 27. decembrī prasību noraidīja un taisīja aizmugurisku spriedumu, jo *K. Floros* neieradās uz tiesas sēdi. Pēc tam, 2011. gada 8. augustā, *Landgericht Frankfurt am Main* (Federālās zemes tiesa, Frankfurte pie Mainas) 25. civillietu palāta apstiprināja prasības noraidīšanu, bet ar atšķirīgu pamatojumu, proti, negadījuma faktisko apstākļu aprakstā esot bijušas kļūdas.

19. *K. Floros* iesniedza apelācijas sūdzību *Oberlandesgericht Frankfurt am Main* (Federālās zemes Augstākā tiesa, Frankfurte pie Mainas). Minētā tiesa ar 2012. gada 31. janvāra rīkojumu uzskatīja, ka pirmās instances tiesas spriedumā ir kļūdas, kas ir attiecināmas uz pierādījumu nepietiekamību, un ka, ja puses nenoslēgs izlīgumu, lieta būtu jānosūta atkārtotai izskatīšanai citā tiesā. Tā piedāvāja lietas dalībniekiem noslēgt izlīgumu un Birojam A samaksāt *K. Floros* EUR 4095. Tā uzskatīja, ka, ja tā nenotiks, tad būs jārīko tiesas sēde ar liecinieku uzklausīšanu.

20. Ievērojot šo ieteikumu, *K. Floros* un Birojs A panāca vienošanos (turpmāk tekstā – "izlīguma vienošanās"). *K. Floros* kopumā saņēma EUR 8 352,96, kas ietvēra tiesas piedāvāto summu, kā arī juridiskās pārstāvības izmaksas (turpmāk tekstā – "izlīguma summa").

21. *Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras* (Lietuvas Republikas Transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs, turpmāk tekstā – "Birojs B" vai "prasītājs") atmaksāja Birojam A izlīguma summu.

22. Pēc tam Birojs B uzsāka tiesvedību Lietuvas tiesā. Birojs B cēla regresa prasību par izlīguma summu pret *G. Dockevičius* un *J. Dockevičienė* (turpmāk tekstā – "līdzatbildētāji"). Šīs prasības juridiskais pamats bija Lietuvas Obligātās apdrošināšanas likums, ar kuru saskaņā ar iesniedzējtiesas lēmumu ir transponēta Direktīva 2009/103 (Konsolidētā mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīva, "KTAD") [7].

23. 2014. gada 5. maijā *Marijampolės rajono apylinkės teismas* (Mariampoles rajona tiesa) apmierināja Biroja B prasību (turpmāk tekstā – "pirmās instances tiesas spriedums").

24. Līdzatbildētāji pārsūdzēja minēto spriedumu apelācijas kārtībā. Ar 2014. gada 7. oktobra spriedumu *Kauno apygardos teismas* (Kauņas apgabaltiesas Civillietu palāta, Lietuva) atcēla pirmās instances tiesas spriedumu (turpmāk tekstā – "otrās instances tiesas spriedums").

7 — Minēts iepriekš 5. zemsvītras piezīmē.

25. Taisot pirmās instances tiesas spriedumam pretēju spriedumu, apelācijas instances tiesa norādīja, ka līdzatbildētāji nebija piekrituši izlīguma summai. Tie nebija Biroja A un Biroja B tiesisko attiecību dalībnieki. Tādēļ prasītāja sniegtā informācija, ka Birojs A ir samaksājis kompensāciju *K. Floros*, nevarēja tikt uzskatīta par zaudējumu esamības un apmēra pierādījumu. Otrās instances tiesas spriedumā tāpat tika konstatēts, ka šajā ziņā pierādīšanas pienākums bija prasītājam. Tā uzskatīja, ka Iekšējā reglamentā kā juridiskajā pamatā valstu apdrošināšanas biroju izdevumu atlīdzināšanai ir reglamentētas tikai šo biroju savstarpējās attiecības un ka tas nav tieši piemērojams attiecībās starp šiem birojiem un trešajām personām. Nedz Lietuvas obligātās apdrošināšanas likumā, nedz KTAD nav paredzēts, ka summas (kuras tika atlīdzinātas Birojam A) prasītājs var atprasīt no personas, kas ir izraisījusi zaudējumus, neizvērtējot šo summu pamatotību.

26. Šis otrās instances tiesas spriedums ir pārsūdzēts iesniedzējtiesā *Lietuvos Aukščiausiasis Teismas* (Augstākā tiesa, Lietuva).

27. Iesniedzējtiesa atzīmē, ka līdzatbildētāji nebija iesaistīti un nebija dalībnieki tiesvedībā Vācijā, kā arī sarunās par izlīgumu, kuru rezultātā *K. Floros* tika samaksāta izlīguma summa. Patiešām, Birojs A vienmēr ir apgalvojis, ka *K. Floros* iesniegtā prasība nevar tikt apmierināta. Turklāt iesniedzējtiesa atzīmē, ka *G. Dockevičius* ir noliedzis atbildību par attiecīgo negadījumu.

28. Ņemot vērā minētos elementus, iesniedzējtiesai ir šaubas par attiecīgajām valsts apdrošinātāju apvienībām saistošo procesuālo pienākumu saturu un atbilstošajām līdzatbildētāju tiesībām saskaņā ar KTAD, Iekšējo reglamentu un arī Hartu.

29. Šādos apstākļos *Lietuvos Aukščiausiasis Teismas* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus jautājumus:

"1) Vai [KTAD] 2. pants, 10. panta 1. un 4. punkts un 24. panta 2. punkts, Iekšējā reglamenta 3. panta 4. punkts, 5. panta 1. un 4. punkts, 6. panta 1. punkts un 10. pants, kā arī Hartas 47. pants (tos skatot kopā vai atsevišķi, bet neaprobežojoties ar minētajām tiesību normām) ir jāsaprot un jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja:

— *valsts apdrošināšanas birojs (Birojs A) izmaksā kompensāciju pusei, kas ir cietusi ceļu satiksmes negadījumā dalībvalstī, kurā atrodas šis birojs, jo citas dalībvalsts pilsonim, kurš ir atbildīgs par zaudējumiem, nebija civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas;*

— *saistībā ar šo kompensāciju Birojs A pārņem cietušās puses prasības un lūdz atbildīgās personas dzīvesvietas valsts apdrošināšanas biroju (Biroju B) segt izmaksas, kas radušās, kārtojot prasījumu;*

— *neveicot nekādu patstāvīgu izmeklēšanu vai nepieprasot papildu informāciju, Birojs B apmierina Biroja A atmaksas prasījumu;*

— *Birojs B uzsāk tiesvedību pret atbildētājiem (atbildīgo personu un transportlīdzekļa īpašnieku), pieprasot atmaksāt tam radušos izdevumus,*

prasītājs šajā tiesvedībā (Birojs B) var pamatot savu prasību pret atbildētājiem (atbildīgo personu un transportlīdzekļa īpašnieku) vienīgi ar apstākli, ka ir tikušas segtas Biroja A izmaksas, un tam (prasītājam) nav pienākuma pierādīt atbildētāja vai atbildīgās personas civiltiesiskās atbildības nosacījumu iestāšanos (vainu, prettiesisko darbību, cēloņsakarību un zaudējumu apmēru), un tam nav pienākuma pierādīt, ka, izmaksājot kompensāciju cietušajai pusei, ārvalsts tiesību akti tika piemēroti pareizi?

2) Vai [KTAD] 24. panta 1. punkta piektās daļas c) apakšpunkts un Iekšējā reglamenta 3. panta 1. un 4. punkts (tos skatot kopā vai atsevišķi, bet neaprobežojoties ar minētajām tiesību normām) ir jāsaprot un jāinterpretē tādējādi, ka pirms galīgā lēmuma par zaudējumu kompensācijas izmaksu cietušajai pusei pieņemšanas Birojam A skaidri un saprotami (ieskaitot informācijas paziņošanas valodu) ir jāinformē atbildīgā persona un transportlīdzekļa īpašnieks (ja tā nav viena un tā pati persona) par prasījuma kārtošanas procesa uzsākšanu un par šī procesa gaitu un jādod tiem pietiekams laiks, lai tie varētu iesniegt savus komentārus vai iebildumus par gaidāmo lēmumu par kompensācijas izmaksu un/vai par šīs kompensācijas apmēru?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša (*proti, atbildētāji (atbildīgā persona un transportlīdzekļa īpašnieks) var pieprasīt prasītājam (Birojam B) iesniegt pierādījumus vai var izvirzīt iebildumus, vai apšaubīt tostarp ceļu satiksmes negadījuma apstākļus, atbildīgās personas civiltiesisko atbildību reglamentējošo tiesību aktu piemērošanu, zaudējumu apmēru un tā aprēķināšanas metodi*), vai [KTAD] 2. pants, 10. panta 1. punkts un 24. panta 2. punkts un Iekšējā reglamenta 3. panta 4. punkta otrā daļa (tos skatot kopā vai atsevišķi, bet neaprobežojoties ar minētajām tiesību normām) ir jāsaprot un jāinterpretē tādējādi, ka, neraugoties uz to, ka pirms galīgā lēmuma pieņemšanas Birojs B nav lūdzis Birojam A iesniegt informāciju par ceļu satiksmes negadījuma valstī piemērojamo tiesību aktu interpretāciju un par prasījuma kārtošanu, Birojam A katrā ziņā ir jāiesniedz šī informācija Birojam B, ja pēdējais to pieprasa vēlāk, kopā ar jebkādu citu informāciju, kas ir vajadzīga Birojam B, lai pamatotu tā [regresa] prasību pret atbildētājiem (atbildīgo personu un transportlīdzekļa īpašnieku)?

4) Ja atbilde uz otro jautājumu ir apstiprinoša (*proti, Birojam A ir jāinformē atbildīgā persona un transportlīdzekļa īpašnieks par prasījuma kārtošanas procesu un jāļauj tiem iesniegt iebildumus saistībā ar atbildību vai zaudējumu apmēru*), kā tas, ka Birojs A nav izpildījis savu pienākumu iesniegt informāciju, ietekmēs:

   a) Biroja B pienākumu apmierināt Biroja A iesniegto atmaksas prasījumu;

   b) atbildīgās personas un transportlīdzekļa īpašnieka pienākumu atlīdzināt Biroja B izdevumus?

5) Vai Iekšējā reglamenta 5. panta 1. punkts un 10. pants ir jāsaprot un jāinterpretē tādējādi, ka summa, kuru Birojs A ir izmaksājis kā kompensāciju cietušajai personai, ir uzskatāma par nekompensējamu risku, ko ir uzņēmies pats Birojs A (ja vien šo risku neuzņemas Birojs B), nevis citas personas, kura ir iesaistīta tajā pašā ceļu satiksmes negadījumā, finansiālais pienākums, *a fortiori* ņemot vērā šādus lietas apstākļus:

   — *kompensācijas iestāde (Birojs A) vispirms noraidīja cietušās puses kompensācijas prasību;*

   — *šī iemesla dēļ cietusī puse uzsāka tiesvedību, pieprasot kompensāciju;*

   — *zemāko instanču tiesas noraidīja šo prasību pret Biroju A kā nepamatotu un nepierādītu;*

   — *cietusī puse un Birojs A noslēdza izlīgumu vienīgi augstākās instances tiesā pēc šīs tiesas norādījuma, ka gadījumā, ja puses nepanāks izlīgumu, lieta tiks nosūtīta atpakaļ jaunai izskatīšanai;*

   — *Birojs A būtībā pamatoja savu lēmumu noslēgt izlīgumu ar vēlmi izvairīties no papildu izmaksām, kas varētu rasties, turpinot tiesvedību;*

   — *šajā lietā neviena tiesa nav konstatējusi atbildētāja, kas bija iesaistīts ceļu satiksmes negadījumā, atbildību (vainu)?”*

30. Birojs B, Čehijas Republikas un Itālijas valdības, kā arī Komisija iesniedza rakstveida apsvērumus. 2016. gada 14. decembra tiesas sēdē mutvārdu apsvērumus sniedza Lietuvas valdība un Komisija.

IV. Vērtējums

31. Šo secinājumu struktūra ir šāda: tā kā Tiesai uzdotajos jautājumos ir atsauces gan uz KTAD, gan Iekšējo reglamentu, vispirms aplūkošu attiecības starp šiem diviem noteikumu kopumiem (A). Atbilstoši valsts tiesas apliecinātajam šī lieta attiecas uz Zaļo karšu sistēmu, kas ir izveidota ar Iekšējo reglamentu. Pēdējo minēto tiesību aktu nav sagatavojusi Savienības iestāde. Tādēļ izvērtēšu, vai Tiesas kompetencē ir tā interpretācija (B). Tad es izvērtēšu, kādas prasības izriet no Savienības tiesībām attiecībā uz līdzatbildētāju procesuālajām tiesībām (C).

A. Paralēlās sistēmas – zaļās kartes un Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas

32. Vēsturiski ceļojošajiem autobraucējiem, šķērsojot robežas, bija jāpierāda, ka tie ir apdrošināti ceļošanai uz ārzemēm. Turklāt par mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu bieži bija jānoslēdz līgums ar vietējo apdrošinātāju [8].

33. Ar ceļošanu uz ārzemēm un apdrošināšanu saistītās grūtības tika izskatītas 1953. gada 17. decembrī Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas [9] aizbildnībā parakstītajā nolīgumā. Tas ir pazīstams kā "Starpbiroju standarta nolīgums" (turpmāk tekstā – "1953. gada nolīgums") [10].

34. No 1953. gada nolīguma radās "Zaļo karšu" sistēma (turpmāk tekstā – "Zaļo karšu sistēma") [11]. Zaļā karte ir starptautiska apliecība, kura apstiprina, ka vadītāja civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta pret jebkuru negadījumu, kas var notikt "uzņēmējā valstī". Ar to arī ir apliecināts, ka no šīm saistībām izrietošos pienākumus izpildīs "piederības valsts" apdrošinātājs vai attiecīgais transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs.

35. Pēc tam 1953. gada nolīgums ir vairākkārt nomainīts, pēdējo reizi – ar Iekšējo reglamentu. Pašlaik Zaļo karšu sistēmā piedalās 48 valstu (ieskaitot visas Savienības dalībvalstis) apdrošināšanas biroji.

36. Iekšējo reglamentu pieņēma un pārvalda starptautiska bezpeļņas organizācija – Biroju padome (turpmāk tekstā – "BP"), kas ir izveidota saskaņā ar Beļģijas tiesībām.

37. Iekšējā reglamentā attiecīgās valsts apdrošinātāju birojiem (BP dalībniekiem) ir paredzēts pienākums nodrošināt kompensāciju par negadījumiem, kas ir notikuši to teritorijā un ko ir izraisījuši transportlīdzekļi, kuri parasti atrodas citā valstī. Tajā arī ir noteikts pienākums šādu transportlīdzekļu reģistrācijas birojam garantēt atlīdzību par tā biroja samaksātajām summām, kas atrodas valstī, kur noticis negadījums.

38. Lai gan Zaļo karšu sistēma bija progresīva, tā tomēr atstāja neatrisinātas citas ar izbraukšanu uz ārzemēm saistītas problēmas. Tās ietvēra mehānisko transportlīdzekļu robežkontroli, atšķirības starp dažādiem valstu noteikumiem, kuros ir reglamentēta zaudējumu kompensēšana, un ar to saistītās pārrobežu tiesvedības sarežģītību [12].

8 — Merkin, R. un Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. izd., Sweet & Maxwell, Londona, 2015, 26. un 27. lpp., I-26. punkts. Skat. arī spriedumu, 1977. gada 9. jūnijs, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, 1094. lpp., 8. punkts).

9 — Pēc Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Iekšzemes transporta komitejas Autotransporta darba grupas 1949. gadā pieņemtā Ieteikuma Nr. 5, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, 2. lpp.

10 — Spriedums, 1992. gada 12. novembris, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, 13. punkts).

11 — Skat. Iekšējā reglamenta 2. panta 11. punktu un KTAD 1. panta 5. punktu.

12 — Merkin, R. un Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. izd., Sweet & Maxwell, Londona, 2015, 27. lpp., I-27. punkts.

39. Savienības ietvaros šie aspekti ir izskatīti piecās TAD [13], kas tagad ir kodificētas un aizstātas ar KTAD [14]. No Savienības iekšējā transportlīdzekļu apdrošināšanas režīma darbības sākuma tas bija izstrādāts galvenokārt kā instruments, lai sekmētu personu brīvu apriti, tādējādi veicinot iekšējā tirgus darbību [15].

40. Lai īstenotu šo mērķi, Savienībā ir izmantota un dažos aspektos paplašināta Zaļo karšu sistēma. Ir skaidrs, ka abas sistēmas ir izstrādātas paralēli, balstoties vienai uz otru un atsaucoties vienai uz otru.

41. Pirmajā TAD tika pieprasīts dalībvalstij ieviest obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu un atturēties veikt civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas kontroli transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā.

42. Šī mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas robežkontroles atcelšana tomēr bija atkarīga no nolīguma starp dalībvalstu attiecīgajām valstu apdrošināšanas apvienībām noslēgšanas [16]. Atbildot uz to, 1972. gada 16. oktobrī tika parakstīts tā saucamais Starpbiroju papildu nolīgums (turpmāk tekstā – "1972. gada nolīgums").

43. Turklāt Ieteikumā 73/185 Komisija paziņoja, ka 1972. gada nolīgums atbilst Pirmajā TAD izklāstītajiem nosacījumiem. Tajā ir noteikts datums, no kura dalībvalstīm tika ieteikts atturēties no apdrošināšanas robežkontroles (1973. gada 1. jūlijs) [17]. Minētajam ieteikumam sekoja Lēmums 74/166, kurā saskaņā ar Pirmās TAD 2. panta 2. punktu Komisija noteica dalībvalstīm pienākumu atturēties no apdrošināšanas robežkontroles, sākot no 1974. gada 15. maija [18]. Tas tā bija attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā Eiropā un uz kuriem attiecas atbilstošs valstu apdrošināšanas apvienību nolīgums. Attiecīgais instruments, uz kuru bija atsauce, bija iepriekš minētā nolīguma 1973. gada versija (turpmāk tekstā – "1973. gada nolīgums") [19].

44. Tāpat, pamatojoties uz Pirmās TAD 7. panta 2. punktu, Komisija pieņēma otru lēmumu (Lēmums 74/167), kurā dalībvalstīm tika pieprasīts atturēties no līdzvērtīgas kontroles attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas sarakstā minētajās trešajās valstīs un iebrauc Kopienas teritorijā (no 1974. gada 15. maija) [20]. Minētās iespējas izturēties pret šādiem transportlīdzekļiem kā

13 — Pirmā, Otrā un Ceturtā TAD (iepriekš minētas 2.–4. zemsvītras piezīmē) un Padomes 1990. gada 14. maija Direktīva 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV 1990, L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā – "Trešā TAD"), un Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīva 2005/14/EK, ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166/EEK, 84/5/EEK, 88/357/EEK un 90/232/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/26/EK attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu (OV 2005, L 149, 14. lpp.; turpmāk tekstā – "Piektā TAD").

14 — Minēts iepriekš 5. zemsvītras piezīmē.

15 — Skat. Pirmās TAD preambulas 1. apsvērumu. Spriedumi, 1977. gada 9. jūnijs, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, 1123. lpp., 13. punkts, 1124. lpp., 18. punkts); 1992. gada 12. novembris, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, 9. punkts); 2011. gada 17. marts, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, EU:C:2011:158, 24. punkts un tajā minētā judikatūra), un 2015. gada 26. marts, *Litaksa* (C-556/13, EU:C:2015:202, 24.–26. punkts).

16 — Pirmās TAD 2. pantā bija paredzēts, ka minētā līguma noslēgšana ir priekšnosacījums un atskaites datums, lai minētās direktīvas noteikumi stātos spēkā. Skat. KTAD 2. pantu.

17 — 1973. gada 15. maija ieteikums (OV 1973, L 194, 13. lpp.).

18 — Komisijas 1974. gada 6. februāra Pirmais Lēmums 74/166/EEK par to, kā piemērot Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvu 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 1974, L 87, 13. lpp.).

19 — Publicēts pielikumā Komisijas 1974. gada 6. februāra Otrajam Lēmumam 74/167/EEK par to, kā piemērot Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvu 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 1974, L 87, 14. lpp.).

20 — Skat. Komisijas Otro Lēmumu, minēts iepriekš 19. zemsvītras piezīmē.

tādiem, kuri parasti atrodas Kopienā, nosacījums bija arī garantija. Šī garantija bija jāsniedz visu dalībvalstu valsts apdrošināšanas apvienībām attiecībā uz prasību nokārtošanu par negadījumiem, ko ir izraisījuši šādi transportlīdzekļi to teritorijā. Pēc tam minētais lēmums tika pielāgots tā pakāpeniski paplašinātajai teritoriālās darbības jomai [21].

45. Papildus pienākumam atturēties no apdrošināšanas robežkontroles Pirmajā MID dalībvalstīm bija noteikts pienākums nodrošināt, ka valsts apdrošinātāju apvienības, kas izveidotas saskaņā ar Zaļo karšu sistēmu, savstarpēji saņem un nodod informāciju par teritoriju, kurā transportlīdzeklis parasti atrodas, tā reģistrācijas numura zīmi un apdrošināšanu [22].

46. Otrajā, Trešajā, Ceturtajā un Piektajā TAD tika saskaņoti citi mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas aspekti Savienībā, kas nav tieši saistīti ar šo lietu [23].

47. Ciktāl tas attiecas uz savstarpējo saikni starp Zaļo karšu un TAD sistēmām, Piektajā TAD tika sīki norādītas dalībvalstu saistības izveidot procedūru prasījumu nokārtošanai, minēto procedūru piemērojot arī "negadījumiem, kuru[s] var nokārtot saskaņā ar [..] valstu apdrošinātāju apvienību sistēmu" [24].

48. Visbeidzot, likumdošanas vēsture rāda, ka BP iedvesmoja dažas izmaiņas, kas veiktas ar Piekto MID [25].

49. Ciktāl tas attiecas uz juridiskiem dokumentiem par Zaļo karšu sistēmas attīstību, 1973. gada nolīgums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* (turpmāk tekstā – "*Oficiālais Vēstnesis*") L sērijā kā Komisijas lēmuma pielikums [26].

50. Tāds pats risinājums ir izmantots arī tā sauktajam Daudzpusējam garantijas nolīgumam starp nacionālajiem apdrošināšanas birojiem, kas tika parakstīts Madridē 1991. gada 15. martā un ar kuru tika apvienoti un aizstāti iepriekšējie ar Zaļo karšu sistēmu saistītie nolīgumi [27].

51. Savukārt šis instruments tika aizstāts ar Iekšējo reglamentu, kas ir būtisks šajā lietā [28]. Līdzīgi priekštečiem Iekšējā reglamentā ir norādīts, ka šis tiesību akts ir pieņemts saskaņā ar Pirmās TAD principiem. Iekšējā reglamentā ir trīs pielikumi, un viens no tiem ir Pirmā TAD. Ar nākamo Iekšējā reglamenta grozījumu 2008. gadā ir paziņots, ka tajā ir ņemta vērā Piektā TAD.

21 — Skat., piemēram, Komisijas 1974. gada 13. decembra Trešo Lēmumu 75/23/EEK par to, kā piemērot Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvu 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 1974, L 6, 33. lpp.); Komisijas 1986. gada 16. maija Piekto Lēmumu 86/219/EEK par to, kā piemērot Padomes Direktīvu 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 1986, L 153, 53. lpp.).

22 — Pirmās TAD 5. pants un KTAD 6. pants. Par "apvienību" definīciju skat. Pirmās TAD 1. panta 3. punktu un KTAD 1. panta 3. punktu.

23 — Īsam aprakstam par attiecīgajām TAD skat. ģenerāladvokātes K. Štiksas-Haklas [*Ch. Stix-Hackl*] secinājumus lietā *Farrell* (C-356/05, EU:C:2006:653, 18.–25. punkts).

24 — Ar to ir grozīta Trešā TAD. Skat. Piektās TAD 4. pantu, Trešās TAD 4.e pantu un KTAD 19. pantu.

25 — Attiecībā uz Biroju padomi skat. Ietekmes novērtējuma veidlapu, kas ir ietverta priekšlikuma Piektajai TAD pielikumā ar nosaukumu "Konsultācijas", 6. punkta 3. apakšpunkts (COM(2002) 244, galīgā redakcija) (OV 2002, E 227, 387. lpp.), kurā ir norādīts, ka Biroju padome "ir izteikusi atbalstu galvenajiem priekšlikumā ietvertajiem noteikumiem un ir sadarbojusies ar Komisiju, lai pareizi atrisinātu dažas sarežģītas problēmas, piemēram, attiecībā uz transportlīdzekļiem bez numura zīmes vai ar neatbilstošu numura zīmi vai apdrošināšanu importētiem transportlīdzekļiem".

26 — Skat. iepriekš 19. zemsvītras piezīmē minēto Komisijas 1974. gada 6. februāra Otro Lēmumu. Skat. arī Komisijas 1986. gada 16. maija Sesto Lēmumu 86/220/EEK par to, kā piemērot Padomes Direktīvu 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 1986, L 153, 54. lpp.), un Komisijas 1988. gada 16. maija Devīto Lēmumu 88/369/EEK par to, kā piemērot Padomes Direktīvu 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 1988, L 181, 47. lpp.).

27 — Skat. Komisijas 1991. gada 30. maija Lēmumu 91/323/EEK par to, kā piemērot Padomes Direktīvu 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 1991, L 177, 25. lpp.).

28 — Minēts iepriekš 6. zemsvītras piezīmē.

52. Ar šo pēdējo jautājumu varbūt vislabāk vizuāli ir uztverts sīka apraksta mērķis par abu šajā sadaļā paredzēto sistēmu attīstību un līdzāspastāvēšanu, – cik lielā mērā abas sistēmas nostiprinājās kopā. Attiecībā uz likumdošanas tehniku tas viss drīzāk atgādina krievu lelli "matrjošku", – Komisijas lēmumā ir ietverts pielikums ar Iekšējo reglamentu, bet tajā šim pielikumam ir pievienots cits Savienības tiesību akts – Pirmā TAD. Viens slānis ir atkarīgs no cita.

53. Rezumējot tāpēc ir diezgan skaidrs, ka šodien Eiropas Savienībā Zaļo karšu sistēma un TAD ir dziļi saistītas. Zaļo karšu sistēma tika ieviesta agrāk, kam sekoja TAD. TAD tika ieviestas kā "Savienībai īpašs papildinājums", daļēji savienojoties ar Zaļo karšu sistēmu. Kopš tā laika abas sistēmas ir attīstījušās paralēli, Savienības dalībvalstīm piesaistot vairākas prasības un nosacījumus no Zaļo karšu sistēmas.

B. Tiesas kompetence Iekšējā reglamenta interpretācijā

54. Lietuvas valdība tiesas sēdē apstiprināja, ka uz pamatlietā izskatāmo prasību (ko sākotnēji izskatīja Birojs A), kas tika nodota Birojam B, attiecās Zaļo karšu sistēma. Ar šo apstākli, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, tomēr ir aktualizēts jautājums par to, vai Tiesas kompetencē ir Iekšējā reglamenta interpretācija.

55. Atsaucoties uz spriedumiem *Demouche*[29] un *Fournier*[30], Komisija procesuālajos rakstos un sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklausīšanai norādīja, ka Tiesas kompetencē nav Iekšējā reglamenta interpretācija. Komisija ierosināja, ka Tiesas kompetence saskaņā ar LESD 267. panta b) punktu ir ierobežota tikai ar Savienības iestāžu tiesību aktiem. Iekšējais reglaments nav Savienības iestādes tiesību akts. Tādēļ Tiesa nevarot to interpretēt.

56. Es tam nepiekrītu.

57. Iekšējā reglamenta statuss Savienības tiesiskajā regulējumā var tikt aplūkots divējādi: 1) formāli vai 2) vairāk pēc satura. Tomēr, lai kurš no šiem argumentācijas veidiem arī tiktu aplūkots, nonāku pie tāda paša secinājuma, – Tiesa var interpretēt Iekšējo reglamentu tādā lietā kā šī.

1. Formālā pieeja

58. Pirmkārt, Iekšējais reglaments tika publicēts kā pielikums Lēmumam 2003/564[31]. Pats šis lēmums ir daļa no Savienības tiesiskā regulējuma. Vispār varētu tikt uzskatīts, ka tiesību aktu pielikumiem ir tāds pats juridiskais spēks kā pašiem šiem tiesību aktiem[32].

59. Otrkārt, Lēmums 2003/564 tika publicēts *Oficiālā Vēstneša* L sērijā, kurā ir ietverti saistoši tiesību akti[33].

29 — Spriedums, 1987. gada 6. oktobris, *Demouche* u.c. (152/83, EU:C:1987:421).

30 — Spriedums, 1992. gada 12. novembris, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431).

31 — Komisijas Lēmums 2003/564/EK, minēts iepriekš 6. zemsvītras piezīmē.

32 — Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2003. gada 11. septembris, Austrija/Padome (C-445/00, EU:C:2003:445, 62. punkts), kur norādīts, ka "pievienošanās akta protokoli un pielikumi ir primārās tiesību normas un tās, ja vien pievienošanās aktā nav noteikts citādi, drīkst apturēt, grozīt vai atcelt vienīgi ar pamatlīgumos paredzētajām procedūrām".

33 — Skat., *a contrario*, ka "C" sērijā ir paredzēts publicēt tikai informāciju, ieteikumus un atzinumus par Eiropas Savienību, spriedumos, 2011. gada 12. maijs, *Polska Telefonia Cyfrowa* (C-410/09, EU:C:2011:294, 35. punkts), un 2012. gada 13. decembris, *Expedia* (C-226/11, EU:C:2012:795, 30. punkts). Skat. arī ģenerāladvokāta M. Vatelē [*M. Wathelet*] secinājumus lietā *DHL Express (Italy)* un *DHL Global Forwarding (Italy)* (C-428/14, EU:C:2015:587, 17. zemsvītras piezīme).

60. Treškārt, paša Lēmuma 1. pantā dalībvalstīm ir noteikts skaidrs pienākums atturēties no apdrošināšanas robežkontroles attiecībā uz transportlīdzekļiem no citām dalībvalstīm vai trešajām valstīm, kam tiek piemērots Iekšējais reglaments [34]. Turklāt KTAD 6. pantā (agrāk – Pirmās TAD 5. pants) ir noteikts pienākums dalībvalstīm nodrošināt, ka valsts apdrošinātāju apvienības (citāds regulējums ar Iekšējo reglamentu) apmainās ar konkrētu informāciju. Šie pienākumi, kuru izpildes priekšnoteikums ir Iekšējā reglamenta pieņemšana, nepārprotami ir izpildāmi Savienības tiesību ietvaros.

61. Apvienotajam šo elementu spēkam, manuprāt, ir skaidras juridiskas sekas, proti, ārēja tiesību akta formāla iekļaušana Savienības tiesiskajā regulējumā. Ar šo faktu ir konstatējama Tiesas kompetence interpretēt šo tiesību aktu, kas kļuvis par daļu no Komisijas lēmuma.

2. Saturiskā pieeja

62. Nedomāju, ka secinājums būtu atšķirīgs pat tad, ja tiktu izmantota pieeja "saturs ir pārāks par formu". Gluži pretēji, – aplūkojot sīkāk Iekšējā reglamenta vispārējo kontekstu un darbību Savienības tiesību ietvaros, manuprāt, vēlreiz ir jāsecina, ka Iekšējais reglaments ir daļa no Savienības tiesiskā regulējuma.

63. Mana vērtējuma struktūra par šo jautājumu būs šāda: pirmkārt, ievietošu spriedumu *Demouche* judikatūras kontekstā (a). Otrkārt, izklāstīšu savu izpratni par minētā sprieduma piemērojamību (b). Treškārt, apskatīšu mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas vispārējo attīstību kopš sprieduma *Demouche* (c). Ceturtkārt, apskatīšu jaunāko judikatūru, kas attīstās saistībā ar Tiesas kompetenci ārējo tiesību aktu interpretācijā (d). Piektkārt, īsi pakavēšos pie iespējama un plašāka jurisdikcijas pamata, kurā ir iekļauti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu, – personu brīvas pārvietošanās (e).

a) SpriedumsDemouche plašākā kontekstā

64. Spriedums *Demouche* nav atsevišķs gadījums. Izskatot Tiesas judikatūru pirms un pēc sprieduma *Demouche*, kļūst pilnīgi skaidrs, ka Tiesai un tās ģenerāladvokātiem bija atšķirīga pieeja 1972. gada nolīguma, kas ir Iekšējā reglamenta juridiskais priekštecis, interpretācijai.

65. Secinājumos lietā *Van Ameyde* ģenerāladvokāts G. Reišls [*G. Reischl*] nolēma "izskatīt" 1972. gada nolīgumu, "lai noteiktu to Kopienas tiesību normu piemērojamību, kuras papildina [minētais] nolīgums un kuru interpretācijai jāatbilst Nolīguma interpretācijai", pēdējais "savā ziņā" ir "Kopienas noteikumu elements" [35].

66. Secinājumos lietā *Demouche* ģenerāladvokāts G. Slinns [*G. Slynn*] neatbalstīja pilnīgi tādu pašu pieeju. It īpaši viņš izteica zināmas šaubas par to, vai ģenerāladvokāta G. Reišla secinājumi ir jāsaprot tādā nozīmē, ka 1972. gada nolīgums ir Kopienas iestāžu tiesību akts [36].

34 — Skat. 6. zemsvītras piezīmē minētā Komisijas Lēmuma 2003/564/EK 1. pantu: "No 2003. gada 1. augusta katra dalībvalsts atturas no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas kontroles transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citā dalībvalstī vai [..] teritorijās, uz kurām attiecas šā lēmuma pielikuma papildinājumā pievienotais 2002. gada 30. maija Nolīgums starp Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu un asociēto valstu nacionālajiem apdrošināšanas birojiem".

35 — Ģenerāladvokāta G. Reišla secinājumi lietā *Ufficio van Ameyde* (90/76, nav publicēti, EU:C:1977:76, 1135. lpp.). Tiesai spriedumā nebija nekādas skaidras nostājas par Zaļo karšu nolīgumu statusu Savienības tiesībās. 1977. gada 9. jūnijs spriedumā *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, 1124. lpp., 18. punkts) tā norādīja, ka "ar Kopienas tiesību normām atzītā un pilnveidotā Zaļo karšu sistēma ir paredzēta tam, lai sekmētu personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti, nodrošinot to personu interešu aizsardzību, kuras cietušas zaudējumus vai guvušas miesas bojājumus [..]".

36 — Ģenerāladvokāta G. Slinna secinājumi lietā *Demouche* u.c. (152/83, nav publicēti, EU:C:1987:319, 3845. lpp.).

67. Pēc tam spriedumā *Fournier* Tiesa izmantoja niansētu pieeju attiecīgā Zaļo karšu sistēmas nolīguma interpretācijai [37]. Prejudiciālais jautājums minētajā lietā bija saistīts ar jēdziena "transportlīdzeklis, kas parasti atrodas citas valsts teritorijā", interpretāciju saskaņā ar Pirmās TAD 1. panta 4. punktu. Interesanti, ka Tiesa sniedza interpretāciju, ko pieprasīja valsts tiesa, lai gan bija skaidrs, ka minētās lietas faktiskie apstākļi attiecās uz Zaļo karšu sistēmu, nevis TAD [38]. Iespējams tādēļ Tiesa piebilda, ka 1972. gada nolīgumā un Pirmajā TAD izmantotajiem jēdzieniem ne vienmēr ir tā pati nozīme un ka valsts tiesai ir jāpiešķir šī nolīguma noteikumiem "nozīme, kuru tā uzskata par piemērotu, un tai nav saistoša [..] nozīme [..], kas attiecināta uz to pašu jēdzienu [..] [Pirmajā TAD] [39].

68. Zaļo karšu instrumentu vietas meklēšana Savienības tiesību sistēmā izriet arī no ģenerāladvokāta F. Dž. Džeikobsa [*F. G. Jacobs*] secinājumiem lietā *Fournier* [40]. Viņš norādīja, ka, lai gan Tiesa nevar interpretēt 1972. gada nolīgumu, tas nenozīmē, ka Tiesas "kompetencē [nav] atbildēt uz valsts tiesas uzdoto jautājumu". Velkot paralēles ar spriedumu *Dzodzi* [41] un ar to saistīto judikatūru [42], ģenerāladvokāts F. Dž. Džeikobss uzskatīja, ka ir jāpiemēro Tiesas skaidrojošā kompetence, jo 1972. gada nolīgums, kas "ne tuvu nav parasts privāto tiesību reglamentēts līgums, ir būtisks elements sistēmā, kas izveidota ar [Pirmo TAD]. [Minētais] nolīgums ne tikai bija aplūkots šajā direktīvā; tā noslēgšana bija lielākās daļas šīs direktīvas normu stāšanās spēkā iepriekšējs nosacījums" [43].

69. Manuprāt, Tiesas un ģenerāladvokāta nostājas lietā *Fournier*, kā arī ģenerāladvokāta nostāja lietā *Van Ameyde* apliecina faktu, ka nekad nav bijis stingra, melnbalta dalījuma starp Tiesu, kam ir vai nu pilnīga kompetence, vai tās nav vispār, kā varētu uzskatīt, vienkārši atsaucoties uz spriedumu *Demouche* bez tā konteksta. Šajā dalījumā bija pelēko toņu nokrāsas. Tiesa jau agrāk ir atzinusi, ka Zaļo karšu sistēma ir cieši saistīta ar citiem Savienības tiesību instrumentiem un tā nevar tikt vienkārši ignorēta Savienības tiesību sistēmā.

70. Tomēr izvēlētais risinājums bija "*Dzodzi* veida" skaidrojošais paralēlisms starp TAD un Zaļo karšu sistēmas noteikumiem. Lai gan minētā pieeja vēl aizvien būtu iespējama, nākamajos šīs sadaļas punktos izklāstīto iemeslu dēļ nedomāju, ka ar šādu pieeju tiktu pienācīgi novērtēta patiesā un kopš tā laika ievērojami attīstījusies Zaļo karšu sistēmas darbība Savienībā.

b) Sprieduma Demouche tvērums

71. Lietā *Demouche* uzdotais prejudiciālais jautājums bija diezgan šaurs un specifisks, – tas attiecās uz 1972. gada nolīgumā paredzēto šķīrējtiesas klauzulu, konkrētāk, uz izmaiņām šajā klauzulā, kas izdarītas ar minēto nolīgumu salīdzinājumā ar sākotnējo 1953. gada nolīgumu [44].

72. Citiem vārdiem sakot, lieta *Demouche* bija saistīta tikai ar Zaļo karšu sistēmas *iekšējo* darbību tā, kā tā toreiz bija iecerēta, kā arī tā strīdu izšķiršanas mehānisma darbību, kas ir jāizmanto valstu apdrošināšanas apvienībām. Šajā lietā nebija uzdots jautājums par Iekšējā reglamenta iespējamu mijiedarbību ar toreizējo TAD sistēmu vai minētā režīma ietekmi uz trešo personu tiesībām.

37 — Spriedums, 1992. gada 12. novembris, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431).

38 — Tas ir atzīmēts arī ģenerāladvokāta Dž. Tezauro [*G. Tesauro*] secinājumos lietā *Kleinwort Benson* (C-346/93, nav publicēti, EU:C:1995:17, 14. punkts).

39 — Spriedums, 1992. gada 12. novembris, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, 22. un 23. punkts).

40 — Ģenerāladvokāta F. Dž. Džeikobsa secinājumi lietā *Fournier* (C-73/89, nav publicēti, EU:C:1992:222, 18. un 19. punkts, I-5646. lpp.).

41 — Spriedums, 1990. gada 18. oktobris, *Dzodzi* (C-297/88 un C-197/89, EU:C:1990:360).

42 — Spriedums, 1990. gada 8. novembris, *Gmurzynska-Bscher* (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Ģenerāladvokāta F. Dž. Džeikobsa secinājumi lietā *Fournier* (C-73/89, nav publicēti, EU:C:1992:222, 19. punkta beigu daļa).

44 — Šķīrējtiesas klauzula ir iekļauta Iekšējā reglamenta pašreizējā versijā (19. pants).

73. Savukārt šajā lietā iesniedzējtiesa lūdz Tiesu konstatēt *inter alia* procesuālās garantijas, kas ir jāpiešķir personām, kuras tiek uzskatītas par atbildīgām par negadījumu un pret kurām tiek vērsta regresa prasība par zaudējumu atlīdzību citā dalībvalstī. Šī prasība ir sekas, ko rada Zaļo karšu sistēmas darbība, kas skaidri ir iekļauta Savienības tiesību aktos.

74. Tādēļ šajā lietā uzdotie jautājumi ir krietni plašāki nekā Iekšējā reglamenta iekšējā sistēma. Tie ir ļoti atšķirīgi. Būtībā tie attiecas uz Iekšējā reglamenta darbības *ārējo* tiesisko ietekmi uz trešo personu tiesībām un pienākumiem. No šī viedokļa uzskatu, ka šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ievērojami atšķiras no lietā *Demouche* uzdotā jautājuma.

c) Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas vispārējais konteksts un attīstība

75. Papildus faktam, ka lietā *Demouche* bija cita veida jautājums, kurā Tiesai netika pieprasīts izpētīt Zaļo karšu sistēmas plašāku saistību ar Savienības tiesībām, būtu arī jāuzsver, ka kopš nolēmuma lietā *Demouche* 1987. gadā mehānisko transporta līdzekļu apdrošināšanas regulēšanas joma ir pilnveidota, izmantojot Zaļo karšu un TAD sistēmu.

76. Īsumā – Zaļo karšu un TAD sistēmas ir kļuvušas arvien vairāk un vairāk savstarpēji saistītas materiāltiesiskajā, institucionālajā, kā arī procesuālajā līmenī.

77. *Materiāltiesiskā* savstarpējā sakarība jau ir izpētīta šo secinājumu 32.–53. punktā. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas robežkontroles atcelšana saskaņā ar Pirmo TAD bija atkarīga no tā, kas kļuva par 1972. gada nolīgumu. Šī atcelšana vēl arvien ir atkarīga no spēkā palikušā Iekšējā reglamenta.

78. *Institucionālā* sadarbība starp abām sistēmām ir vēl tālejošāka. Vispār "valsts apdrošinātāju apvienības" nodrošina kompensāciju saskaņā ar Zaļo karšu sistēmu. Saskaņā ar TAD struktūras, kurām ir līdzīga loma, dēvē par "kompensācijas iestādēm". Tomēr realitātē atsevišķa struktūra var darboties gan kā valsts apdrošinātāju apvienība, gan kā kompensācijas iestāde.

79. Dažās dalībvalstīs viena un tā pati struktūra strādā ar prasījumiem, kas izriet gan no Zaļo karšu sistēmas, gan TAD. Tātad, visnotaļ praktisku iemeslu dēļ, prasītājam ir grūti atšķirt, kad viena un tā pati iestāde rīkojas saskaņā ar TAD un kad tā rīkojas saskaņā ar Zaļo karšu sistēmu, jo bieži valsts procedūra arī ir tā pati. Tam piemērs ir pati Lietuva. Turpretī Vācijā pienākums sniegt kompensāciju ir sadalīts starp divām dažādām iestādēm.

80. *Procesuālā* saistība var tikt izskaidrota, piemēram, ar KTAD 6. pantu (agrākais Pirmās TAD 5. pants). Saskaņā ar minēto pantu dalībvalstīm ir pienākums nodrošināt konkrētas informācijas apmaiņu starp valstu apdrošinātāju apvienībām, kuras tiek regulētas ar Zaļo karšu sistēmu.

81. Turklāt to prasījumu nokārtošana, kas ir radušies no jebkuras sistēmas, ir jāapstrādā saskaņā ar to pašu procedūru, kā pieprasīts KTAD 19. pantā (agrāk – Trešās TAD 4.e pants) [45].

82. Papildus tikai varētu piebilst, ka publiski pieejamos pašas BP dokumentos arī ir atspoguļots Zaļo karšu sistēmas un TAD saistītais raksturs. Tajos ir minēts "zaļās kartes pīlārs" un "TAD pīlārs", ar ko, iespējams, uz tiem tiek norādīts kā uz visaptverošas sistēmas apakšelementiem.

45 — Trešajā TAD 4.e pants tika iekļauts ar Piekto TAD. Skat. Piektās TAD preambulas 22. apsvērumu. Līdzīgi BP tīmekļa vietnē izklāstītajā vēsturē hronoloģiskā secībā ir apvienota attīstība gan Zaļo karšu sistēmā, gan Savienībā: http://www.cobx.org. Mehānisko transportlīdzekļu negadījumā cietušajiem pieejamais meklēšanas rīks BP tīmekļa vietnē dod iespēju izvēlēties starp struktūrām, uz kurām attiecas viena vai otra sistēma.

83. Manuprāt, iepriekš minētais liecina par to, ka Zaļo karšu sistēma, kaut arī formāli autonoma, ir kļuvusi tik cieši saistīta ar Savienības sistēmu, ka faktiski veido vienu veselumu [46].

d) Jaunākā judikatūra par Tiesas kompetenci ārējo tiesību aktu interpretācijā

84. Papildus mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas sistēmas iekšējai attīstībai nozīmīgs ir arī nesenās judikatūras par Tiesas kompetenci saskaņā ar LESD 267. pantu plašākais konteksts. Kopš sprieduma *Sevince* [47] Tiesa ir atzinusi, ka tās skaidrojošā kompetence saskaņā ar LESD 267. pantu nav ierobežota, strikti runājot, ar Savienības iestāžu, struktūru vai aģentūru pieņemtajiem tiesību aktiem. Šī kompetence attiecas arī uz tiesību aktiem, kuri, lai gan pieņemti ārpus Savienības iestāžu sistēmas, vēlāk kļuvuši par daļu no Savienības tiesību sistēmas. Šāda kompetence ir pamatota ar patieso LESD 267. panta mērķi nodrošināt vienotu visu to tiesību normu piemērošanu, kas ir daļa no Savienības tiesību sistēmas [48].

85. Pavisam nesen spriedumā lietā *Elliott* Tiesa apstiprināja savu kompetenci interpretēt saskaņoto standartu, ko pieņēmusi *CEN* [Eiropas Standartizācijas komiteja] (privāttiesiska struktūra), kas bija publicēts *Oficiālā Vēstneša* C sērijā. Tiesa atzīmēja, ka šāds standarts ietilpst Savienības tiesībās vēl jo vairāk tad, ja atbilstību šādiem standartiem realizē Komisija [49].

86. Ja šāds secinājums attiecas uz tādu tehnisko standartu, kas publicēts kā vienkāršs *paziņojums Oficiālā Vēstneša* C sērijā, tad man ir jāsecina, ka tam pašam *a fortiori* ir jāattiecas arī uz to Komisijas lēmuma daļu, kas ir publicēta *Oficiālajā Vēstnesī* kā *saistošs tiesību akts Oficiālā Vēstneša* L sērijā. Turklāt, kā jau norādīts iepriekš, no minētā lēmuma izriet izpildāmas saistības [50], ko Komisija var izpildīt.

87. Šo izpratni turklāt apstiprina plašāks konstitucionāls apsvērums. Nesen Tiesa spriedumā *Ledra Advertising* [51] secināja, ka, lai gan konkrēts tiesību akts nevar tikt uzskatīts par Savienības iestādes aktu, kas var tikt apstrīdēts, ceļot prasību saskaņā ar LESD 263. pantu, tas ne vienmēr pasargā Savienību no ārpuslīgumiskās atbildības prasībām saskaņā ar LESD 340. pantu. Pēc analoģijas tas nozīmē, ka pat tad, ja Savienības iestādes rīkojas samērā netipiskā kontekstā un veidā, tas nenozīmē, ka tās pilnībā ir pasargātas no tiesu kontroles.

88. Tā pati loģika, manuprāt, pat vairāk ir piemērojama, ja kāda Savienības iestāde nolemj sākotnēji ārējo tiesību aktu iekļaut Savienības tiesībās un nodrošināt tā tiesiskās sekas, efektīvi ieviešot to iekšienē. Ja tas notiek, tā pati iestāde vēlāk nevar pievērt acis un ieteikt, ka, tā kā šādu tiesību aktu sākotnēji izstrādājusi trešā persona, tas nav šīs iestādes tiesību akts. Šādu tiesas pārbaudes "melno caurumu" pieļaušana nebūtu savienojama ar redzējumu par Savienību, kuras pamatā ir tiesiskums [52].

46 — Ir vērts piebilst, ka Apvienotās Karalistes *Supreme Court* [Augstākā tiesa] nesen ir pieņēmusi analogu nostāju attiecībā uz saistību starp Ceturto TAD un Ceturtajā direktīvā paredzēto Nolīgumu starp kompensācijas iestādēm un garantiju fondiem, līdzīgi kā norādīts Pirmajā TAD par 1972. gada nolīgumu. Tā secināja, ka attiecības starp abām sistēmām nebūtu vērtējamas "pārāk tehniski" un drīzāk būtu "jāuzskata par daļu no saskanīgas sistēmas, kas jāskata un jāanalizē kopumā": *Moreno* pret *The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52, 33. punkts (lords *Mance*).

47 — Tiesa nolēma, ka tās kompetencē ir iestādes pieņemto lēmumu interpretācija, ja šī iestāde ir izveidota ar starptautisku nolīgumu, kuru noslēgusi Savienība un par kura īstenošanu ir atbildīga šī iestāde. Spriedumi, 1990. gada 20. septembris, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, 8.–12. punkts), un 1993. gada 21. janvāris, *Deutsche Shell* (C-188/91, EU:C:1993:24, 17.–19. punkts).

48 — Spriedumi, 1990. gada 20. septembris, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, 11. punkts), un 2016. gada 27. oktobris, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, 34. punkts).

49 — Spriedums, 2016. gada 27. oktobris, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, 40., 43. un 46. punkts).

50 — Skat. iepriekš šo secinājumu 58.–61. punktu.

51 — Spriedums, 2016. gada 20. septembris, *Ledra Advertising* u.c./Komisija un ECB (no C-8/15 P līdz C-10/15 P, EU:C:2016:701).

52 — Spriedums, 1986. gada 23. aprīlis, *Les Verts*/Parlaments (294/83, EU:C:1986:166, 23. punkts); 2002. gada 25. jūlijs, *Unión de Pequeños Agricultores*/Padome (C-50/00 P, EU:C:2002:462, 38. punkts), un 2012. gada 26. jūnijs, Polija/Komisija (C-335/09 P, EU:C:2012:385, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

e) Iekļauti noteikumi, kas ietekmē personu brīvu pārvietošanos

89. Beidzot ir jāmin pēdējais, varbūt diezgan īpašs, tomēr vēl arvien būtisks jautājums, – vispārējais konteksts, kurā darbojas gan Iekšējais reglaments, gan TAD, kā arī mērķis, kādam šīs abas sistēmas ir ieviestas Savienības tiesību sistēmā.

90. Kā jau norādīts iepriekš, abas sistēmas ir ieviestas kā līdzeklis, lai īstenotu personu brīvu pārvietošanos [53]. Ar abām sistēmām saistīti tad kļūst tādi citi brīvas aprites elementi kā pakalpojumi, piemēram, apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana (kā tas atzīts Ceturtajā TAD un KTAD) [54].

91. Šīs lietas kontekstā īpaši nozīmīgs ir fakts, ka dalībvalsts līdzdalība Zaļo karšu sistēmā, kā noteikts Iekšējā reglamentā vai tā tiesiskajā priekštecī, tādēļ nepārprotami ietekmē personu brīvu pārvietošanos pāri robežām Savienībā [55].

92. Tāpēc alternatīvs (vai papildu) pieejas veids jautājumam par Tiesas kompetenci nebūtu ar LESD 267. panta b) punkta, bet gan drīzāk ar LESD 267. panta a) punkta starpniecību. Nav šaubu, ka uz šajā lietā izskatāmo jautājumu noteikti attiecas Līguma noteikumi par brīvu pārvietošanos. Galu galā Savienības sekundāro tiesību aktu noteikumi TAD un KTAD formā, kas attiecas uz to pašu materiālo tiesību jomu kā Iekšējais reglaments, tika pieņemti, lai veicinātu personu brīvu pārvietošanos Savienībā.

93. Tam ir divējādas sekas. Pirmkārt, ņemot vērā abu sistēmu savstarpēji saistīto raksturu, ir jānodrošina, ka tiek konsekventi piemēroti attiecīgie Savienības sekundāro tiesību aktu, proti, KTAD un Iekšējā reglamenta, elementi [56]. Otrkārt, ir svarīgi arī nodrošināt, ka šo instrumentu darbība negatīvi neietekmē personu, piemēram, personu, kas tiek uzskatītas par atbildīgām par negadījumu, brīvu pārvietošanos tādā veidā, kas nav saderīgs ar primāro tiesību aktu noteikumiem.

94. Fakts, ka uz atbilstošo jautājumu attiecas Līguma noteikums par brīvu pārvietošanos, ietekmē arī attiecīgo lietas dalībnieku to procesuālo tiesību piemērojamību, kuras ir paredzētas it īpaši Hartas 47. pantā un uz kurām atsaucas valsts tiesa.

95. Saskaņā ar Hartas 51. panta 1. punktu tās noteikumi attiecas uz dalībvalstīm tikai tad, ja tās īsteno Savienības tiesību aktus [57]. Ievērojot Komisijas lēmumu, ar kuru Iekšējais reglaments ir iekļauts Savienības tiesību sistēmā, dalībvalstis īsteno Savienības tiesību aktus Hartas 51. panta 1. punkta nozīmē. Šī iemesla dēļ Hartā paredzētās garantijas arī ir piemērojamas.

f) Secinājums par Tiesas jurisdikciju

96. Ņemot vērā visus iepriekš izteiktos gan formālos, gan materiāltiesiskos apsvērumus, mans starpsecinājums ir tāds, ka Tiesas kompetencē ir interpretēt Komisijas lēmumam pievienoto Iekšējo reglamentu.

53 — Skat. iepriekš šo secinājumu 39. punktu.

54 — Skat., piemēram, Ceturtās TAD preambulas 1. un 2. apsvērumu vai KTAD preambulas 2. apsvērumu.

55 — Skat., piemēram, izņēmumu, kas attiecas uz Grieķiju un ir paredzēts Komisijas 1986. gada 16. maija Ceturtajā Lēmumā 86/218/EEK par to, kā piemērot Padomes Direktīvu 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 1986, L 153, 52. lpp.).

56 — Vai nu no Līguma noteikumu viedokļa, kā tas ir šajā sadaļā, vai arī no horizontāla skatpunkta, ar ko tādā gadījumā mēs atgrieztos pie spriedumā *Fournier* piemērotā sprieduma *Dzodzi* paralēlisma, ko izmantoja ģenerāladvokāts F. Dž. Džeikobss (skat. iepriekš šo secinājumu 68. punktu un 40. zemsvītras piezīmi).

57 — Spriedumi, 2015. gada 6. oktobris, *Delvigne* (C-650/13, EU:C:2015:648, 25.–27. punkts un tajos minētā judikatūra); 2016. gada 25. maijs, *Meroni* (C-559/14, EU:C:2016:349, 43. punkts un tajā minētā judikatūra), un 2016. gada 6. oktobris, *Paoletti* u.c. (C-218/15, EU:C:2016:748, 13.–15. punkts un tajos minētā judikatūra).

C. Trešo personu tiesības Iekšējā reglamenta darbības kontekstā

97. Iesniedzējtiesa vaicā, vai KTAD un Iekšējais reglaments dod iespēju valsts apdrošinātāju apvienībai, šajā gadījumā – Birojam B, savu maksājuma prasījumu pret personām, piemēram, līdzatbildētājiem, pamatot tikai ar faktu, ka prasījuma summas samaksu Birojs B ir veicis citas valsts apdrošinātāju apvienībai, šajā gadījumā – Birojam A. Iesniedzējtiesa konkrētāk jautā, vai Birojam B (kā prasītājam) ir pilnībā jākonstatē tā prasības pamatā esošā atbildība un attiecīgi zaudējumu summa atbildētāja dalībvalstī (pirmais jautājums).

98. Iesniedzējtiesa arī jautā par Biroja A informācijas sniegšanas pienākumu apjomu pret personām, piemēram, līdzatbildētājiem un prasītāju (otrais un trešais jautājums). Tāpat arī tā vēlas noskaidrot šāda pienākuma neievērošanas sekas (ceturtais jautājums). Visbeidzot iesniedzējtiesa jautā, vai summa, kādu viens birojs atlīdzina otram birojam, ņemot vērā Iekšējo reglamentu, ir jāuzskata par nekompensējamu risku, nevis finansiālu pienākumu (piektais jautājums).

99. Pirmais iesniedzējtiesas uzdotais jautājums būtībā attiecas uz pierādīšanas pienākumu, kas ir jāuzņemas prasītājam pamatlietā. Tas savukārt ir saistīts ar jautājumu par līdzatbildētājiem nodrošināmajām procesuālajām garantijām. Uzskatu, ka šis jautājums ir būtisks, lai izlemtu prasījumu pamatlietā.

100. Savukārt pārējie jautājumi attiecas uz saistībām starp Biroju A un Biroju B. Nedomāju, ka atbilde uz šiem jautājumiem sniedz noderīgus ieteikumus attiecībā uz konkrētām tiesībām un pienākumiem, kas izriet no tiesiskajām attiecībām starp Biroju B un līdzatbildētājiem, kas ir prasījuma priekšmets pamatlietā valsts tiesā.

101. Šo iemeslu dēļ jāiesaka Tiesai atbildēt uz pirmo prejudiciālo jautājumu, un ja Tiesa ievērotu manu ieteikumu par atbildi uz minēto jautājumu, tad citi uzdotie prejudiciālie jautājumi lielā mērā kļūtu lieki.

102. Sākumā vajadzētu atkārtot, ka TAD neattiecas uz izskatāmo lietu. Kā Komisija norādīja procesuālajos rakstos un Lietuvas valdība apstiprināja tiesas sēdē, ar izskatāmo negadījumu saistītais prasījums tika noformēts saskaņā ar Zaļo karšu sistēmu. Minētais faktu konstatējums ir jāpārbauda iesniedzējtiesai. Tomēr, tā kā nav elementu, kas pierādītu pretējo, uzskatu, ka uz uzdoto jautājumu būtu jāatbild, ņemot vērā tikai Iekšējo reglamentu.

103. Tomēr Iekšējā reglamentā nekas nav teikts par procesuālajiem nosacījumiem, saskaņā ar kuriem valsts apdrošinātāju apvienība, kas ir pārņēmusi citas valsts apdrošinātāju apvienības tiesības, var celt prasību, piemēram, prasību pamatlietā. Tas skar attiecības starp attiecīgajām valstu apdrošinātāju apvienībām.

104. No tā izriet, ka noteikumus, ar kuriem tiek reglamentēta gan zaudējumu atlīdzības prasības procedūra, gan būtība, piemēram, regresa prasība, ko cēlis prasītājs pamatlietā, reglamentēs tikai tās dalībvalsts tiesību akti, kur ir celta šī prasība.

105. Tomēr, kā paskaidroju iepriekš šo secinājumu B daļā, Iekšējais reglaments ir iekļauts Komisijas lēmumā. Tādējādi tas kļuva par daļu no Savienības tiesību sistēmas. Turklāt, tā kā tas darbojas kā instruments, lai sekmētu personu brīvu pārvietošanos, un tāpēc noteikti nonāk tās darbības jomā, ir piemērojami Hartā paredzētie minimālie standarti. Šajā kontekstā izskatīšu atsauci uz Hartas 47. pantu (tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu) valsts tiesas pirmajā jautājumā.

106. Tādēļ ir jānodrošina, ka saskaņā ar Iekšējo reglamentu radušos prasījumu tiesiskā īstenošana atbilst Hartas nodrošinātajām minimālajām procesuālajām garantijām. Šīs garantijas ir piemērojamas ne tikai satiksmes negadījumos cietušajiem, bet arī personām, kuras, iespējams, ir atbildīgas par šiem negadījumiem un pret kurām tiek celtas ar tiem saistītās kompensācijas prasības. Līdzsvarota pieeja ir vēl svarīgāka tādos apstākļos kā pamatlietā, kurā abiem autovadītājiem, šķiet, ir bijusi dalīta atbildība par attiecīgo negadījumu.

107. Horizontāli salīdzinot, TAD ir ietverti noteikumi, lai gan tie ir visai īsi, par kompensācijas iestādes subrogācijas tiesībām pret personu, kura ir atbildīga par negadījumu, kas ir ietekmējis cietušo ārpus viņa vai viņas dzīvesvietas valsts [58].

108. Lai gan šī lieta nav saistīta ar šādu scenāriju [59], ir grūti saprast, kāpēc minimālās procesuālās garantijas, kas ir jāpiemēro šādā lietā, nebūtu jāinterpretē saskaņā ar subrogācijas prasībām, kuras ir iesniegtas citos gadījumos, piemēram, pamatlietā.

109. Ņemot vērā TAD un Zaļo karšu sistēmas savstarpēji saistīto raksturu Savienībā, uzskatu, ka saskaņā ar Hartas 47. pantu ir jābūt kopīgai minimālai procesuālajai aizsardzībai personām, kuras ir atbildīgas par negadījumiem. Ja šāda aizsardzība tiek nodrošināta vienā sistēmā, tad Savienības tiesiskajā regulējumā otrai sistēmai nebūtu jāattīstās nošķirti.

110. Šajā kontekstā un ņemot vērā šos apsvērumus, kāda minimālā aizsardzība ir vajadzīga attiecībā uz regresa prasību, piemēram, kā pamatlietā?

111. Prasība pamatlietā, šķiet, ir civilprasība par ārpuslīgumisko/civiltiesisko atbildību par neatļautu darbību. Procesuālo garantiju izpratnē lietas dalībnieku tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu un atklātu lietas izskatīšanu saskaņā ar Hartas 47. pantu būtībā nozīmē [60], ka līdzatbildētājiem ir jābūt iespējai apstrīdēt apgalvojumu par atbildību un pieprasīto zaudējumu summu. Šāda iespēja ir jādod vai nu tiesvedībā tajā dalībvalstī, kurā ir noticis negadījums (ja šāda tiesvedība ir ierosināta), vai tiesvedībā tajā dalībvalstī, kurā ir ierosināta regresa prasība.

112. Ar minētajām prasībām nebūtu saderīgi, ja persona, kas tiek uzskatīta par atbildīgu par negadījumu, saskartos ar automātisku izlīguma vienošanās izpildi, kas panākta dalībvalstī, kur noticis negadījums, un kurā viņa nav piedalījusies. Tāds pats secinājums tiks izdarīts gan tad, ja šādas situācijas būtu jāaplūko kā *res inter alios acta* [61], gan, ja tās tiktu apskatītas, izmantojot ar to saistīto līgumattiecību jēdzienu [62]. Citiem vārdiem sakot, zaudējumu atlīdzības prasījuma izpilde regresa prasībā saskaņā ar Zaļo karšu sistēmu nevar darboties uz savstarpējas atzīšanas pamata [63]. No lietas materiālajos esošajiem faktiem tomēr izriet, ka šāda pieeja ir izmantota pirmās instances tiesas spriedumā pamatlietā.

58 — Šis noteikums tika ieviests ar ceturto TAD (skat. KTAD 20.–26. pantu).

59 — Iesniedzējtiesas sniegtajos faktos nav norādīts, ka *K. Floros* bija nodarīts kaitējums ārpus tās dalībvalsts, kurā ir viņa dzīvesvieta.

60 — Šajā nozīmē skat., piemēram, spriedumus,2013. gada 28. februāris, *RX-II* (C-334/12, EU:C:2013:134, 41. un 42. punkts); 2014. gada 30. aprīlis, *P FLSmidth* (C-238/12 P, EU:C:2014:284, 112. punkts un tajā minētā judikatūra), un 2016. gada 25. maijs, *Meroni* (C-559/14, EU:C:2016:349, 44. un 45. punkts un tajos minētā judikatūra).

61 — *Res inter alios acta aliis neque nocere, neque prodesse potest*. Skat. ģenerāladvokāta D. Ruisa-Harabo Kolomera [*D. Ruiz-Jarabo Colomer*] secinājumus lietā *Seagon/Deko Marty Belgium* (C-339/07, EU:C:2008:575, 26. punkts un 12. zemsvītras piezīme).

62 — Skat. 2013. gada 7. februāra spriedumu *Refcomp SpA* (C-543/10, EU:C:2013:62, 16. punkts), kurā ir atsauce uz Francijas tiesībām. Skat. arī ģenerāladvokāta J. Mazaka [*J. Mazák*] secinājumus lietā *Masdar* (C-47/07 P, EU:C:2008:342, 48. punkts).

63 — Tas būtu salīdzināms ar sistēmu saskaņā ar Regulu Nr. 1215/2012. Šajā sistēmā kā priekšnoteikums ir esošs spriedums, ar kuru principā tiek piedāvāta garantija, ka piemērojamie procesuālie aizsardzības pasākumi ir tikuši ievēroti. Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 12. decembra Regula (ES) Nr. 1215/2012 par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.).

113. Precīzu informāciju par procesuālajām garantijām, kas ir jāpiemēro personām, piemēram, līdzatbildētājiem pamatlietā, ir jāizstrādā dalībvalstīm. Tomēr apstāklis, ka viena apdrošinātāju apvienība vienkārši ir informējusi otru apvienību citā dalībvalstī, ka kompensācija ir izmaksāta saskaņā ar Iekšējo reglamentu, nevar tikt uzskatīts par pietiekamu pierādījumu par atbildību un tātad – par pieprasītās zaudējumu atlīdzības apmēru. Valsts apdrošinātāju apvienības prasījumu, kas izteikts regresa prasībā pret personu, kura tiek uzskatīta par atbildīgu par satiksmes negadījumu dalībvalstī, kur automašīna ir reģistrēta, pamatojošajiem pierādījumiem ir jābūt *pilnīgi* pierādītiem saskaņā ar valsts noteikumiem, kas reglamentē civiltiesisko atbildību šajā dalībvalstī.

114. Īsumā – lai arī Iekšējais reglaments ir iekļauts Savienības tiesību sistēmā ar Komisijas lēmumu, ar to nav noteikts "savstarpējās atzīšanas" režīms. Kā tieši iespējamā regresa prasība tiks realizēta, ir noteikts valsts tiesību aktos. Tomēr Hartas 47. pantā ir pieprasīts, lai persona, kura tiek uzskatīta par atbildīgu par satiksmes negadījumu, izmantotu "tiesības uz tiesu", ja viņa apstrīd savu atbildību. Tas varētu notikt dalībvalstī, kurā ir noticis negadījums, vai dalībvalstī, kurā pret šo personu ir celta regresa prasība. Katrā ziņā garāmejot nevar tikt zaudētas tiesības uz taisnīgu tiesu. Tās nevar pazust plaisās starp tiesību sistēmām.

V. Secinājumi

115. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Lietuvos Aukščiausiasis Teismas* (Augstākā tiesa, Lietuva) pirmo prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Ar Biroju padomes 2002. gada 30. maija nolīgumu pieņemtais Iekšējais reglaments, kas pievienots Komisijas 2003. gada 28. jūlija Lēmumam 2003/564/EK par to, kā Padomes Direktīvu 72/166/EEK piemērot attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas kontroli, nevar tikt interpretēts tādējādi, ka ar to ir pieprasīta izlīguma vienošanās, kas panākta bez tādas personas piedalīšanās, kura tiek uzskatīta par atbildīgu dalībvalstī, kur ir noticis negadījums, automātiska izpilde pret minēto personu dalībvalstī, kurā ir reģistrēta automašīna.

Jebkuras šādas valsts apdrošinātāju apvienības celtas prasības elementiem dalībvalstī, kurā automašīna ir reģistrēta, regresa prasībā pret personu, kura tiek uzskatīta par atbildīgu par satiksmes negadījumu, ir jābūt pilnībā pierādītiem saskaņā ar minētās dalībvalsts civiltiesisko atbildību reglamentējošiem noteikumiem, it īpaši, ievērojot Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. panta garantijas.