TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2011. gada 17. martā *

Lieta C-484/09

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Tribunal da Relação do Porto* (Portugāle) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2009. gada 24. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2009. gada 30. novembrī, tiesvedībā

Manuel Carvalho Ferreira Santos

pret

Companhia Europeia de Seguros SA.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs H. N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*], tiesneši A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] (referents), A. Ross [*A. Rosas*], A. O'Kīfs [*A. Ó Caoimh*] un P. Linda [*P. Lindh*],

* Tiesvedības valoda — portugāļu.

ģenerāladvokāte V. Trstenjaka [*V. Trstenjak*],
sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— Portugāles valdības vārdā — L. Inešs Fernandišs [*L. Inez Fernandes*], pārstāvis,

— Vācijas valdības vārdā — T. Hence [*T. Henze*] un J. Mellers [*J. Möller*], pārstāvji,

— Itālijas valdības vārdā — Dž. Palmjēri [*G. Palmieri*], pārstāve, kurai palīdz L. Ventrella [*L. Ventrella*], *avvocato dello Stato*,

— Austrijas valdības vārdā — K. Pezendorfere [*C. Pesendorfer*], pārstāve,

— Eiropas Komisijas vārdā — N. Jerela [*N. Yerrell*] un M. Telliša Romana [*M. Telles Romão*], pārstāves,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus 2010. gada 7. decembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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.; turpmāk tekstā — "Pirmā direktīva") 3. panta 1. punktu, 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.; turpmāk tekstā — "Otrā direktīva") 2. panta 1. punktu, kā arī Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz [mehānisko] transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā — "Trešā direktīva") 1. pantu.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp M. Karvalju Ferreiru Santošu [*Manuel Carvalho Ferreira Santos*] (turpmāk tekstā — "M. Karvalju") un *Companhia Europeia de Seguros SA* (turpmāk tekstā — "*Europeia de Seguros*") par atlīdzību, kas, pamatojoties uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, minētajai sabiedrībai ir jāizmaksā par M. Karvalju kungam viņa transportlīdzekļa un transportlīdzekļa, uz kuru attiecas *Europeia de Seguros* veikta civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, sadursmē nodarīto kaitējumu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 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]."

4 Otrās direktīvas 2. panta 1. punktā ir noteikts:

"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."

5 Trešās direktīvas 1. pantā ir paredzēts:

"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.

[…]"

6 Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīvas 2005/14/EK, ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166/EEK, 84/5/EEK, 88/357/EEK un 90/232/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/26/EK (OV L 149, 14. lpp.), 4. pantā, kura virsraksts ir "Direktīvas 90/232/EEK grozījumi", ir noteikts:

"Direktīvu 90/232/EEK groza šādi:

[…]

2) iekļauj šādu pantu:

"*1.a pants*

[Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana attiecas uz miesas bojājumiem un kaitējumu īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus un kuriem saskaņā ar valsts civiltiesību aktiem ir tiesības uz kompensāciju sakarā ar negadījumiem, kuros iesaistīts transportlīdzeklis. Šis pants neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu [atlīdzības] summu."

[…]"

7 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvas 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 263, 11. lpp.) 12. pantā, kura virsraksts ir "Cietušo īpašās kategorijas", ir noteikts:

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

[…]

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

Šis pants neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu [atlīdzības] summu."

Valsts tiesības

8 Saskaņā ar Portugāles Civilkodeksa 503. panta 1. punktu:

"Persona, kurai ir faktiskā kontrole pār mehānisko transportlīdzekli un kura izmanto to savām vajadzībām, pat ja tā rīkojas ar pārstāvja starpniecību, atbild par kaitējumu, kas rodas no transportlīdzeklim piemītošajiem riskiem, pat tad, ja tas netiek izmantots satiksmē."

9 Atbilstoši minētā kodeksa 504. panta 1. punktam:

"Labuma ieguvēji no atbildības par transportlīdzekļa radīto kaitējumu ir trešās personas, kā arī transportlīdzekļa pasažieri."

10 Portugāles Civilkodeksa 506. pantā ir noteikts:

"1. Ja divu transportlīdzekļu sadursme rada kaitējumu vienam vai abiem transportlīdzekļiem un neviens no vadītājiem nav vainojams negadījumā, atbildību sadala atbilstoši daļai, kādā katra transportlīdzekļa paša radītais risks veicinājis kaitējumu; ja kaitējumu radījis tikai viens no transportlīdzekļiem un neviens no vadītājiem nav vainojams, kaitējuma atlīdzību maksā tikai par kaitējumu atbildīgā persona.

2. Šaubu gadījumā tiek uzskatīts, ka abi transportlīdzekļi ir vienlīdz veicinājuši kaitējuma rašanos un abi vadītāji ir vienlīdz vainojami."

Pamata lieta un prejudiciālais jautājums

11 2000. gada 5. augustā notika mopēda, kuru vadīja M. Karvalju, sadursme ar Nogeiras Teikseiras [*Nogueira Teixeira*] vadīto vieglo automašīnu. M. Karvalju, kurš guva galvaskausa traumu, tika uzņemts slimnīcā un vairākus mēnešus bija saistīts pie gultas. Kopš tā laika viņš vairs nevarēja veikt kvalificētu darbu.

12 Pēc šī negadījuma M. Karvalju, pamatojoties uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, cēla prasību pret *Europeia de Seguros* kā Nogeiras Teikseiras apdrošinātāju. Šajā prasībā M. Karvalju lūdza atlīdzināt viņam minētajā negadījumā nodarīto mantisko un nemantisko kaitējumu EUR 154 456,36 apmērā.

13 Iesniedzējtiesa ir konstatējusi, ka nevar tikt vainots neviens no abiem vadītājiem. Tā kā ir šaubas par to, cik lielā mērā negadījumu izraisījušie transportlīdzekļi veicinājuši kaitējuma rašanos, esot jāpiemēro Portugāles Civilkodeksa 506. panta 2. punkts, nosakot, ka katra transportlīdzekļa vadītāja civiltiesiskās atbildības daļa ir 50 %.

14 Minētā tiesa uzskata, ka transportlīdzekļa, kas ir radījis kaitējumu, vadītāja atbildība ir ierobežota atbilstoši apmēram, kādā šā kaitējuma rašanos ir veicinājis cietušās personas transportlīdzeklis. Ar šīs atbildības ierobežošanu esot atbilstoši ierobežota atlīdzība, kas *Europeia de Seguros*, pamatojoties uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ir jāizmaksā cietušajai personai.

15 Iesniedzējtiesa uzskata, ka tas, ka cietušais vadītājs pats ir veicinājis sadursmē radušos kaitējumu, tomēr neliedz viņam cietušās personas statusu Pirmās direktīvas 1. panta 2. punkta izpratnē. Tādējādi cietušajam vadītājam attiecībā uz kompensāciju par viņam radītajiem miesas bojājumiem ir piemērojams satiksmes negadījumos cietušo aizsardzības princips, kuru Tiesa ir noteikusi 2005. gada 30. jūnija spriedumā lietā C-537/03 *Candolin* u.c. (Krājums, I-5745. lpp.).

16 Pamatojoties uz šo principu, Tiesa esot nospriedusi, ka valsts tiesību akti, kas ļauj samazināt vai ierobežot satiksmes negadījumā cietušajām personām izmaksājamo atlīdzību, pamatojoties uz to, ka viņas pašas ir veicinājušas kaitējuma rašanos, neatbilst Savienības tiesībām, jo tie atņem Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta, Otrās direktīvas 2. panta 1. punkta un Trešās direktīvas 1. panta lietderīgo iedarbību.

17 Iesniedzējtiesa īpaši norāda, ka, atzīstot, ka civiltiesiskā atbildība joprojām ir dalībvalstu kompetences joma, Tiesa tomēr esot precizējusi, ka dalībvalstīm šī kompetence ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, kas mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas nodrošināmo atlīdzību cietušajai personai ļauj samazināt tikai izņēmuma gadījumos, pamatojoties uz individuālu novērtējumu.

18 Ņemot vērā šo Tiesas judikatūru, iesniedzējtiesai ir šaubas par pamata lietā piemērojamā civiltiesiskās atbildības regulējuma atbilstību minētajām Savienības tiesību normām.

19 Šajos apstākļos *Tribunal da Relação do Porto* [Porto apelācijas tiesa] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai transportlīdzekļu sadursmes gadījumā, kurā nav vainojams neviens no vadītājiem un kas radījis miesas bojājumus un mantisko kaitējumu vienam no vadītājiem (cietusī persona, kas lūdz kaitējuma atlīdzību), iespēja sadalīt atbildību par risku (Civilkodeksa 506. panta 1. un 2. punkts), kas tieši ietekmē cietušajai personai piešķiramās atlīdzības apmēru par mantisko un nemantisko kaitējumu, kurš radies sakarā ar miesas bojājumiem (jo šīs atbildības par risku sadalījums nozīmē proporcionālu atlīdzības apmēra samazināšanu), ir pretrunā Kopienu tiesībām, proti, [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktam, [Otrās direktīvas] 2. panta 1. punktam un [Trešās direktīvas] 1. pantam, atbilstoši tam, kā šos noteikumus ir interpretējusi [Tiesa]?"

Par prejudiciālo jautājumu

20 Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts, Otrās direktīvas 2. panta 1. punkts un Trešās direktīvas 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru gadījumā, ja divu transportlīdzekļu sadursmē ir nodarīts kaitējums un neviens no vadītājiem negadījumā nav vainojams, atbildība par šo kaitējumu ir sadalāma proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis kaitējuma rašanos, un, ja šajā ziņā pastāv šaubas, ir noteikts, ka minētās veicināšanas pakāpes ir vienādas.

21 Portugāles valdība precizē, ka cietušās personas tiesības uz atlīdzību saskaņā ar Portugāles Civilkodeksa 483. un 499. pantu esot tieši un proporcionāli saistītas ar minētā Civilkodeksa 506. pantā paredzēto civiltiesiskās atbildības daļu.

22 Vācijas, Itālijas un Austrijas valdības norāda, ka gan no Pirmās un Otrās direktīvas mērķa, gan arī no to teksta esot secināms, ka to mērķis neesot civiltiesiskās atbildības regulējumu saskaņošana dalībvalstīs. Savienības likumdevēja mērķis esot bijis reglamentēt mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas apjomu, nevis civiltiesiskās atbildības regulējumu negadījumos, kuros šie transportlīdzekļi ir iesaistīti.

23 No minētā izrietot, ka jautājums par to, vai valsts tiesību aktos, kas reglamentē civiltiesisko atbildību, definētie atbildības par kaitējumu noteikšanas kritēriji atbilst Savienības tiesībām, neietilpst Pirmās vai Otrās direktīvas piemērošanas jomā. Turklāt, lai piemērotu šīs abas direktīvas, jautājumam par atlīdzināmā kaitējuma apjomu jau esot jābūt atrisinātam saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē civiltiesisko atbildību.

24 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Pirmās un Otrās direktīvas preambulu tām, pirmkārt, ir jānodrošina transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Savienības teritorijā, kā arī transportlīdzekļu pasažieru brīva pārvietošanās un, otrkārt, jānodrošina, lai negadījumos, kurus izraisa šie transportlīdzekļi, cietušās personas iegūtu līdzvērtīgu attieksmi neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums ir noticis (1996. gada 28. marta spriedums lietā C-129/94 *Ruiz Bernáldez*, *Recueil*, I-1829. lpp., 13. punkts, kā arī 2000. gada 14. septembra spriedums lietā C-348/98 *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira*, *Recueil*, I-6711. lpp., 24. punkts).

25 Šajā nolūkā ar Pirmo direktīvu, kā izriet no tās preambulas astotā apsvēruma, tika ieviesta sistēma, kas balstījās uz pieņēmumu, ka transportlīdzekļi, kuri parasti atrodas Savienības teritorijā, ir apdrošināti. Tādējādi šīs direktīvas 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta (iepriekš minētais spriedums lietā *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira*, 25. punkts).

26 Tomēr šā panta sākotnējā redakcijā dalībvalstīm bija ļauts pašām noteikt, kāds kaitējums ir atlīdzināms, kā arī mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas noteikumus. Lai mazinātu atšķirības, kādas turpina pastāvēt attiecībā uz apdrošināšanas pienākuma apjomu dažādu dalībvalstu tiesību aktos — kā tas ir minēts Otrās direktīvas preambulas trešajā apsvērumā —, civiltiesiskās atbildības jomā ar Otrās direktīvas 1. pantu tika ieviesta kaitējuma īpašumam un miesas bojājumu obligāta apdrošināšana konkrētu summu apmērā un ar Trešās direktīvas 1. pantu šis pienākums tika paplašināts, lai tas attiektos uz visiem pasažieriem, izņemot vadītāju, nodarīto miesas bojājumu apdrošināšanu (iepriekš minētais spriedums lietā *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira*, 26. punkts).

27 Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā, kas precizēts un papildināts ar Otro un Trešo direktīvu, tātad ir paredzēts katras dalībvalsts pienākums nodrošināt, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta, un īpaši ir precizēts, uz kādiem kaitējuma veidiem šai apdrošināšanai ir jāattiecas un kurām cietušajām trešajām personām šī apdrošināšana ir jāgarantē (iepriekš minētais spriedums lietā *Mendes Ferreira* un *Delgado Correia Ferreira*, 27. punkts).

28 Tiesa jau ir paudusi viedokli par to, kādām sekām būtu jāizriet no šā pienākuma saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas nodrošināto atlīdzību par cietušajām trešajām personām nodarīto kaitējumu, pamatojoties uz apdrošinātās personas civiltiesisko atbildību.

29 Tādējādi, ņemot vērā cietušo personu aizsardzības mērķi, kurš attiecīgajās direktīvās tiek pastāvīgi apstiprināts, Tiesa ir nospriedusi, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts nepieļauj, ka mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs varētu atsaukties uz tiesību normām vai līguma noteikumiem, lai trešajām personām, kas ir cietušas apdrošinātās personas transportlīdzekļa radītā negadījumā, atteiktu kaitējuma atlīdzināšanu (šajā ziņā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Ruiz Bernáldez*, 20. punkts, kā arī lietā *Candolin* u.c., 18. punkts).

30 Tāpat Tiesa ir nospriedusi, ka Otrās direktīvas 2. panta 1. punkta pirmajā daļā šis pienākums ir vienīgi atgādināts attiecībā uz tiesību normām vai apdrošināšanas līguma noteikumiem, ar ko no mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas seguma tiek izslēgts trešajām personām nodarītais kaitējums gadījumos, ja apdrošināto transportlīdzekli izmanto vai vada personas, kurām nav atļaujas vadīt transportlīdzekli, personas, kurām nav vadītāja apliecības, vai personas, kuras ir pārkāpušas obligātās tehniskās prasības par attiecīgā transportlīdzekļa tehnisko stāvokli un drošību (iepriekš minētie spriedumi lietā *Ruiz Bernáldez*, 21. punkts, kā arī lietā *Candolin* u.c., 19. punkts).

31 Tomēr ir jāatgādina, ka pienākums nodrošināt, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana sedz trešajai personai mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu, atšķiras no pasažieru kompensācijas tiesību apjoma, pamatojoties uz apdrošinātā civiltiesisko atbildību. Pirmo definē un garantē Savienības tiesiskais regulējums, savukārt otro būtībā reglamentē valsts tiesības (šajā ziņā skat. 2007. gada 19. aprīļa spriedumu lietā C-356/05 *Farrell*, Krājums, I-3067. lpp., 32. punkts).

32 Šajā ziņā Tiesa jau ir nospriedusi, ka no Pirmās, Otrās un Trešās direktīvas mērķa, kā arī no šo direktīvu teksta izriet, ka ar tām nav paredzēts saskaņot dalībvalstīs pastāvošās civiltiesiskās atbildības sistēmas un ka atbilstoši pašlaik spēkā esošajām Savienības tiesībām dalībvalstis var brīvi noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu, kas piemērojama ceļu satiksmes negadījumiem (iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., 24. punkts, kā arī lietā *Farrell*, 33. punkts).

33 No Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta teksta izriet, ka Savienības likumdevējs nav vēlējies noteikt, kurš transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības veids — atbildība par risku vai uz vainu balstīta atbildība — obligātajai apdrošināšanai ir jāapdrošina.

34 Tomēr dalībvalstīm ir jānodrošina, ka civiltiesiskā atbildība, kas piemērojama atbilstoši šo valstu tiesību normām, ir apdrošināta atbilstoši trīs minēto direktīvu noteikumiem (iepriekš minētais spriedums lietā *Farrell*, 33. punkts).

35 Turklāt saistībā ar tiesību aktiem par civiltiesisko atbildību Tiesa ir arī nospriedusi, ka dalībvalstīm to kompetence šajā jomā jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības, it īpaši Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktu, Otrās direktīvas 2. panta 1. punktu un Trešās direktīvas 1. pantu (iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., 27. punkts, kā arī lietā *Farrell*, 34. punkts).

36 Valsts tiesību normas par civiltiesisko atbildību, ar kurām tiek noteikta kaitējuma atlīdzība ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem, nevar atņemt minētajiem pantiem lietderīgo iedarbību (iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., 28. punkts, kā arī lietā *Farrell*, 34. punkts).

37 Tas tomēr tā būtu, ja cietušās personas atbildība par viņai radīto kaitējumu, kā tas izriet no cietušās personas līdzdalības minētā kaitējuma nodarīšanā vērtējuma atbilstoši valsts tiesību aktiem par civiltiesisko atbildību, nozīmētu, ka viņas tiesības uz kaitējuma, par kuru ir atbildīga apdrošinātā persona, atlīdzināšanu, izmantojot mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu, būtu *a priori* izslēgtas vai nesamērīgi ierobežotas.

38 Šajā ziņā Tiesa ir nospriedusi, ka valsts tiesiskais regulējums, kas noteikts, pamatojoties uz vispārīgiem un abstraktiem kritērijiem, nespēj liegt vai nesamērīgi ierobežot pasažiera tiesības saņemt ar mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas starpniecību izmaksājamo atlīdzību, pamatojoties tikai uz pasažiera līdzdalību minētā kaitējuma nodarīšanā. Tikai izņēmuma apstākļos šādu tiesību apjomu var samērīgi ierobežot, pamatojoties uz individuālu novērtējumu un ievērojot Savienības tiesības (iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., 30. punkts, kā arī lietā *Farrell*, 35. punkts).

39 Šajā gadījumā pamata lieta attiecas uz tāda kaitējuma atlīdzību uz civiltiesiskās atbildības pamata, kurš mehāniska transportlīdzekļa vadītājam ir radies šī transportlīdzekļa sadursmē ar citu mehānisko transportlīdzekli, ja netiek vainots neviens no abiem vadītājiem. Atšķirībā no apstākļiem, kuros tika taisīti iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., kā arī lietā *Farrell*, vadītājam nodarītā kaitējuma atlīdzības samazināšana izriet nevis no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas seguma ierobežojuma, bet gan no apdrošinātās personas civiltiesiskās atbildības ierobežojuma, kurš paredzēts piemērojamajā civiltiesiskās atbildības regulējumā.

40 Saskaņā ar Portugāles Civilkodeksa 506. panta 1. punktu, ja divu transportlīdzekļu sadursme rada kaitējumu un neviens no vadītājiem nav vainojams, abu vadītāju civiltiesiskā atbildība tiek sadalīta proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis minētā kaitējuma rašanos. Ja ir šaubas par katra transportlīdzekļa

veicināšanas pakāpi kaitējuma nodarīšanā, tad saskaņā ar šī panta 2. punktu tiek uzskatīts, ka veicināšanas pakāpes ir vienādas.

41 Formulējot to citādi, valsts tiesiskajā regulējumā, kas ir piemērojams pamata lietā, ir paredzēts civiltiesiskās atbildības sadalījums par kaitējumu, kas rodas divu mehānisku transportlīdzekļu sadursmē, ja netiek vainots neviens no vadītājiem.

42 Kā ir norādījusi Portugāles valdība, minētais atbildības sadalījums nosaka atlīdzību, kāda ir jāmaksā katram vadītājam, pamatojoties uz savu civiltiesisko atbildību par sadursmē nodarīto kaitējumu.

43 Pretēji atbilstošajiem tiesiskajiem apstākļiem, kuros tika taisīti iepriekš minētie spriedumi lietā *Candolin* u.c., kā arī lietā *Farrell*, ar Portugāles Civilkodeksa 506. pantu netiek *a priori* izslēgtas vai nesamērīgi samazinātas cietušo — šajā gadījumā mehāniska transportlīdzekļa vadītāja, kuram sadursmē ar citu mehānisku transportlīdzekli ir radīti miesas bojājumi, — tiesības uz mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas nodrošinātu atlīdzību. Šajā tiesību normā ir vienīgi paredzēts, ka civiltiesiskā atbildība tiek sadalīta proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis kaitējuma rašanos, tādējādi ietekmējot atlīdzības apmēru.

44 Tāpēc ir jākonstatē, ka šī tiesību norma neietekmē Savienības tiesībās paredzēto garantiju, ka civiltiesiskās atbildības regulējumam, kas ir piemērojams saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ir jānodrošina apdrošināšana atbilstoši trīs minēto direktīvu noteikumiem.

45 Šo secinājumu apstiprina arī Trešās direktīvas 1.a pants, kurš tajā ir iekļauts ar Direktīvu 2005/14 un kurā attiecībā uz miesas bojājumu un kaitējuma īpašumam, ko cieš gājēji, riteņbraucēji un citi ceļu satiksmes dalībnieki, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus, atlīdzināšanu ir norāde uz valsts civiltiesību aktiem. Tā kā šajā tiesību normā ir paredzēts, ka minētais kaitējums tiek atlīdzināts ar mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu tiktāl, ciktāl cietušajām personām ir tiesības uz kaitējuma atlīdzību saskaņā ar valsts tiesību aktiem, tad attiecībā uz mehāniska transportlīdzekļa vadītāju, ja viņš ir vienlaicīgi cietušais un līdzatbildīgais par saviem miesas bojājumiem, kas radušies negadījumā, kurā bijis iesaistīts cits transportlīdzeklis, nemaz nevar būt citādi. Turklāt šajā ziņā no Direktīvas 2009/103 12. panta izriet, ka obligātās apdrošināšanas attiecināšana uz kaitējumu, kas radīts īpašām cietušo kategorijām, tostarp satiksmes dalībniekiem, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus, kā arī pasažieriem, neskar ne atbildību, ne minēto kaitējuma atlīdzības summu.

46 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts, Otrās direktīvas 2. panta 1. punkts un Trešās direktīvas 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie neaizliedz valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru tad, ja divu transportlīdzekļu sadursme rada kaitējumu un neviens no vadītājiem nav vainojams, atbildība par šo kaitējumu tiek sadalīta proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis tā rašanos, un, ja šajā ziņā pastāv šaubas, ir noteikts, ka minētās veicināšanas pakāpes ir vienādas.

Par tiesāšanās izdevumiem

47 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 (otrā palāta) nospriež:

Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvas 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību 3. panta 1. punkts, Padomes 1983. gada 30. decembra Otrās direktīvas 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu 2. panta 1. punkts un Padomes 1990. gada 14. maija Trešās direktīvas 90/232/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu 1. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie neaizliedz valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru tad, ja divu transportlīdzekļu sadursme rada kaitējumu un neviens no vadītājiem nav vainojams, atbildība par šo kaitējumu tiek sadalīta proporcionāli tam, kādā mērā katrs transportlīdzeklis ir veicinājis tā rašanos, un, ja šajā ziņā pastāv šaubas, ir noteikts, ka minētās veicināšanas pakāpes ir vienādas.

[Paraksti]