Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ANDREAS BJONDI [*ANDREA BIONDI*]
SECINĀJUMI,
2025. gada 25. septembrī[1]

Lieta C-490/24

***Stichting Koskea* – kā ED pārvaldnieks –**
pret
***Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV*, kas darbojas ar komercnosaukumu *Reaal Schadeverzekering NV*,**

(*Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu – Direktīva 2009/103/EK – 12. panta 1. punkts – Zaudējumi, ko radījis transportlīdzeklis – Apdrošināšanas segums – Transportlīdzekļa vadītājam nodarīto zaudējumu izslēgšana, kā paredzēts Direktīvā 2009/103 – Pasažiera piedalīšanās transportlīdzekļa radīto zaudējumu nodarīšanā – Ietekme uz "vadītāja" kvalifikāciju – Definīcija – Autonoms Savienības tiesību jēdziens – Mērķis aizsargāt cietušās trešās personas – Tiesiskā drošība – Robeža starp civiltiesisko atbildību, no vienas puses, un civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, no otras puses

1. Tehnoloģiju attīstība ir vērsta uz to, lai cilvēkiem atvieglotu grūtus vai bīstamus uzdevumus. Automašīna bez autovadītāja, kas, kā mēs domājām, iederas tikai zinātniskās fantastikas romānos, kļūst par realitāti. Tā jau brauc pa Sanfrancisko un Pekinas ielām un drīzumā būs Londonā[2]. Paredzams, ka līdz ar to būtiski samazināsies ceļa negadījumu skaits, jo samazināsies ar cilvēka kļūdu saistītais risks.

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] Skat. "Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law", pieejams: https:/www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (pēdējo reizi skatīts 2025. gada 18. jūnijā).

2. Gaidot, vai šāda samazināšanās īstenosies, Savienības tiesības ar direktīvām par obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu[3] (turpmāk kopā tekstā – ""Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas" direktīvas") joprojām nodrošina nozīmīgu līdzekli ceļa satiksmes negadījumos cietušo aizsardzībai. Lai gan Tiesai jau ir bijusi iespēja vairākas reizes spriest par šo direktīvu interpretāciju, lai definētu tostarp jēdzienus "pasažieris"[4] vai "transportlīdzekļu izmantošana"[5], šajā prejudiciālajā lietā tā pirmo reizi tiek aicināta precizēt jēdziena "vadītājs" ietvaru, lai gan šis jautājums jau ir nodarbinājis daudzu valstu tiesas.

I. Pamatlieta, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

3. 2016. gadā ED, prasītājs pamatlietā, vadīja futbola klubam piederošu furgonu, kurā atradās bijušais šī kluba treneris un daži komandas locekļi. Furgons pameta cita futbola kluba laukumu trešā kluba virzienā, lai dotos uz tur notiekošiem svētkiem. Lai gan furgons, ko vadīja ED, brauca ar ātrumu aptuveni 70 km/h, treneris, kas sēdēja aizmugurē pa labi no ED, pēkšņi iedarbināja rokas bremzi. Furgons saslīdēja un ietriecās vairākos balstos. Autovadītājs un viens komandas loceklis, kas sēdēja priekšējā pasažiera sēdeklī, tika izsviests no transportlīdzekļa. Otrs komandas biedrs ievainojumu dēļ nomira. ED tika smagi ievainots, un līdz šim viņam ir saglabājušās smagas šī negadījuma sekas.

4. Futbola klubs, kuram pieder furgons, bija noslēdzis apdrošināšanas līgumu ar *Reaal Schadeverzekering NV* par civiltiesiskās atbildības risku. Klubs turklāt bija noslēdzis arī transportlīdzekļa pasažieru nelaimes gadījumu apdrošināšanu ar sabiedrību *Nationale Nederlanden*[6].

5. Lai segtu zaudējumus, kas ED radušies šī negadījuma rezultātā, viņš ar *Stichting Koskea* fonda starpniecību, kurš tagad pārvalda viņa īpašumu un aizstāv viņa intereses, mēģināja izmantot *Nationale Nederlanden* apdrošināšanu. 2020. gada janvārī šīs sabiedrības advokāts informēja ED, ka autovadītāja apdrošināšanai nav seguma, jo no policijas ziņojuma par negadījuma apstākļiem izriet, ka ED pirms sēšanās pie furgona stūres bija lietojis alkoholu un ka viņam nebija uzlikta drošības josta. Advokāts arī norādīja, ka obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas segums

[3] Padomes Direktīva 72/166/EEK (1972. gada 24. aprīlis) 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.; turpmāk tekstā – "Pirmā direktīva"); Padomes Otrā direktīva 84/5/EEK (1983. gada 30. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV 1984, L 8, 17. lpp.; turpmāk tekstā – "Otrā direktīva"); Padomes Trešā direktīva 90/232/EEK (1990. gada 14. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OV 1990, L 129, 33. lpp.; turpmāk tekstā – "Trešā direktīva"); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/26/EK (2000. gada 16. maijs) 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.; turpmāk tekstā – "Ceturtā direktīva"); Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/14/EK (2005. gada 11. maijs), ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166/EK, 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.), un visbeidzot – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV 2009, L 263, 11. lpp.), ar kuru tika kodificētas iepriekšējās direktīvas (skat. Direktīvas 2009/103 1. apsvērumu), ko groza ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2021/2118 (2021. gada 24. novembris) (OV 2021, L 430, 1. lpp.). Tā kā pamatlietas fakti ir norisinājušies 2016. gadā, turpmākā analīzē būtībā atsaukšos uz Direktīvu 2009/103 tās sākotnējā redakcijā. Tā kā ar pēdējo minēto tika kodificētas iepriekšējās direktīvas, atgādinu, ka judikatūra par tām tātad ir attiecināma uz Direktīvas 2009/103 atbilstošo normu interpretāciju (skat. spriedumu, 2021. gada 10. jūnijs, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 23. punkts un tajā minētā judikatūra)).

[4] Skat., piemēram, spriedumu, 2011. gada 1. decembris, *Churchill Insurance Company Limited* un *Evans* (C-442/10, EU:C:2011:799, 30. punkts).

[5] Skat., piemēram, spriedumus, 2014. gada 4. septembris, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146); 2017. gada 20. decembris, *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007), un 2019. gada 20. jūnijs, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka *Reaal Schadeverzekering NV* kopš tā laika ir pievienojusies *Nationale Nederlanden*.

nav iespējams, jo no *Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen* (Likums par civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, turpmāk tekstā – "*WAM*") 4. panta 1. punkta izriet, ka "apdrošināšanai nav obligāti jāsedz atlīdzība par zaudējumiem, kas radušies mehāniskā transportlīdzekļa vadītājam, kurš izraisījis negadījumu".

6. Ar šo valsts tiesību normu Nīderlandes tiesībās ir transponēts Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts, saskaņā ar kuru "3. pantā minētā apdrošināšana ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju"[7].

7. *Stichting Koskea*, rīkojoties ED vārdā, cēla prasību pret *Nationale Nederlanden*, lai saņemtu atlīdzību par viņam izraisīto kaitējumu, pamatojoties uz apdrošināšanas līgumu par civiltiesiskās atbildības risku, būtībā apgalvojot, ka ED vairs nevar uzskatīt par autovadītāju pēc trenera iejaukšanās transportlīdzekļa, kas radījis kaitējumu, vadīšanā.

8. *Rechtbank Noord-Nederland* (Ziemeļnīderlandes tiesa, Nīderlande) apmierināja šo prasību, būtībā uzskatot, ka, sākot no brīža, kad bijušais treneris iedarbināja rokas bremzi, prasītājs pamatlietā vairs nevarēja faktiski vadīt šo transportlīdzekli un līdz ar to vairs nevarēja tikt uzskatīts par tā "vadītāju" *WAM* 4. panta 1. punkta izpratnē.

9. *Nationale Nederlanden* par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību *Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden* (Arnemas-Leuvardenas apelācijas tiesa, Nīderlande), kas to atcēla, nospriežot, ka tāpēc vien, ka treneris iejaucās tā vadīšanā, ED nav zaudējis vadītāja statusu un ka ED bija persona, kas sākotnēji bija vadījis šo transportlīdzekli, bija to iedarbinājis, noteicis tā ātrumu un izvēlējies brauciena virzienu. Viņš iedarbināja minēto transportlīdzekli un tas, ka bijušais treneris pēkšņi iedarbināja rokas bremzi un līdz ar to sāka vadīt šo transportlīdzekli, neko nemaina.

10. *Stichting Koskea* fonds iesniedza kasācijas sūdzību *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa), kas ir iesniedzējtiesa. Pēdējai minētajai ir šaubas par to, vai negadījuma brīdī ED vēl bija šī transportlīdzekļa vadītājs un vai viņu nevajadzētu pielīdzināt cietušajam pasažierim kā tādam, uz kuru attiecas civiltiesiskās atbildības apdrošināšana. Tā uzskata, ka rodas jautājums, vai Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa obligātai apdrošināšanai jāsedz atbildība par kaitējumu, kas radies sākotnējam transportlīdzekļa vadītājam situācijā, kad pasažieris ir iejaucies šī transportlīdzekļa vadīšanā un šīs iejaukšanās rezultātā noticis negadījums.

11. Lai gan *WAM* 4. panta 1. punkta mērķis ir izmantot Trešās direktīvas 1. pantā, kas tagad ir Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts, paredzēto izņēmumu, nevienā no šīm tiesību normām neesot definēts, kas ir "vadītājs". Tā kā Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punktā transportlīdzekļa vadītājs ir nošķirts no citiem pasažieriem, esot svarīgi definēt "vadītāju", uz kuru neattiecas vispārējais civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas aizsardzības princips.

[7] Direktīvas 2009/103 3. panta pirmā un otrā daļa ir izteikta šādi:
"Katra dalībvalsts, ievērojot 5. pantu, 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 pirmajā daļā minētajiem pasākumiem."

12. Šādos apstākļos *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa) ar lēmumu, kurš Tiesas kancelejā iesniegts 2024. gada 12. jūlijā, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Direktīvas 2009/103] 12. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana sedz kaitējumu, kas radies (sākotnējam) transportlīdzekļa vadītājam situācijā, kad pasažieris iejaucas transportlīdzekļa vadīšanā un šīs iejaukšanās rezultātā notiek negadījums?

2) Gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai no [Savienības] tiesībām izriet konkrētas prasības, kas valsts tiesai jāņem vērā, vērtējot, vai transportlīdzekļa vadītājs Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkta izpratnē konkrētās lietas apstākļos ir zaudējis vadītāja statusu un var saņemt pasažieru aizsardzību saskaņā ar vispārējo noteikumu?"

13. Rakstveida apsvērumus Tiesai iesniedza *Nationale Nederlanden*, Nīderlandes valdība un Eiropas Komisija, kuras arī sniedza mutvārdu paskaidrojumus tiesas sēdē, kas notika Tiesā 2025. gada 12. jūnijā.

II. Juridiskā analīze

14. Vispirms jāatgādina – Tiesa ir vairākkārt nospriedusi, ka "pienākums nodrošināt, lai civiltiesiskās atbildības apdrošināšana segtu mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu trešām personām, tomēr ir [..] jānošķir no šī kaitējuma atlīdzības apmēra, kas izriet no apdrošinātās personas civiltiesiskās atbildības. Proti, pirmais tiek definēts un garantēts Savienības tiesiskajā regulējumā, savukārt otrais būtībā ir reglamentēts valsts tiesībās"[8]. No tā izriet, ka ar Pirmo, Otro un Trešo direktīvu 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[9].

15. Turklāt Tiesa ir jau konstatējusi, ka Savienības likumdevējs nav vēlējies precizēt, kurš transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības veids – atbildība par risku vai uz vainu balstīta atbildība – obligātajai apdrošināšanai ir jānosedz[10]. Tātad civiltiesiskā atbildība ir tā, kuru atbilstoši katrā valstī definētajai kārtībai nosedz apdrošināšana saskaņā ar Savienības tiesībām, ievērojot, ka jāsaglabā šo nozari regulējošo direktīvu lietderīgā iedarbība[11]. Šīs lietderīgās iedarbības vārdā Tiesa tātad varēja nospriest, ka šīs direktīvas liedz tādu valsts tiesību normu, ar ko izslēdz vai nesamērīgi ierobežo cietušās personas tiesības uz kaitējuma atlīdzību tādēļ, ka viņš ir piedalījies kaitējuma nodarīšanā[12].

16. Tādējādi Tiesas judikatūra ir vēl vairāk vājinājusi robežu starp civiltiesiskās atbildības sistēmu saskaņošanu un šīs atbildības apdrošināšanas saskaņošanu. Pirms sākt Tiesai uzdoto jautājumu analīzi, jāpatur prātā šī robeža.

8 Spriedums, 2021. gada 10. jūnijs, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

9 *Inter alia* skat. spriedumus, 2011. gada 17. marts, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, turpmāk tekstā – "spriedums *Carvalho Ferreira Santos*", EU:C:2011:158, 32. punkts), kā arī 2014. gada 23. janvāris, *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, 29. punkts).

10 Spriedums *Carvalho Ferreira Santos* (33. punkts).

11 Skat. spriedumu *Carvalho Ferreira Santos* (36. punkts un tajā minētā judikatūra).

12 Skat. spriedumu *Carvalho Ferreira Santos* (36.–38. punkts).

A. Par jēdziena "vadītājs" definīciju

17. Viena reize nerada paradumu – analīzi sākšu ar otro prejudiciālo jautājumu. Tomēr, ņemot vērā atbildi, ko ierosināšu sniegt uz pirmo iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu, manuprāt, Tiesai nebūs jāatbild uz otro jautājumu, kurā tā tiek aicināta definēt jēdzienu "vadītājs" "Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas" direktīvu izpratnē. Tāpēc uz šādiem atbildes elementiem atsaukšos tikai pakārtoti.

18. Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punktā "vadītājs" nav definēts. Šīs direktīvas 1. pants, lai gan tas ir veltīts definīcijām, nav skaidrāks. Neviena no pārējām "Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas" direktīvām šajā ziņā nesniedz nekādus precizējumus [13].

19. Runājot par jēdzienu, kas ietverts kādas direktīvas normā, kurā nav nevienas atsauces uz valsts tiesībām, jēdziens "vadītājs", ņemot vērā gan Savienības tiesību vienveidīgas piemērošanas, gan vienlīdzības principa prasības, principā ir jāinterpretē autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā minētās tiesību normas kontekstu un tiesiskā regulējuma, kurā tā ietilpst, mērķi [14].

20. Attiecībā uz kontekstu, pārbaudot Direktīvu 2009/103, var secināt, ka autovadītājs ir definēts tikai negatīvā nozīmē: tas nav ne pasažieris [15], ne gājējs, ne nemotorizēts ceļu satiksmes dalībnieks [16], ne, *a fortiori*, velosipēdists [17].

21. Tomēr transportlīdzekļa vadītājs noteikti ir transportlīdzeklī, kas definēts Direktīvas 2009/103 1. panta 1. punktā, it īpaši tādā, kuru darbina "mehāniska enerģija". Tādējādi no tā var secināt, ka transportlīdzekļa vadītājs principā ir tas, kurš transportlīdzekļa iekšienē iedarbina transportlīdzekļa mehānisko enerģiju.

22. Attiecībā uz izvirzīto mērķi Tiesa vēl nesen ir atgādinājusi, ka ar Direktīvu 2009/103 kodificētajās direktīvās "pakāpeniski ir precizēti dalībvalstu pienākumi obligātās apdrošināšanas jomā. To mērķis, pirmkārt, ir nodrošināt gan transportlīdzekļu, kas parasti atrodas [..] Savienības teritorijā, gan to pasažieru brīvu pārvietošanos un, otrkārt, lai pret šo transportlīdzekļu izraisītos negadījumos cietušajām personām būtu līdzvērtīga attieksme neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums ir noticis [..]. No Direktīvas 2009/103 preambulas 2. un 20. apsvēruma izriet, ka tai būtībā ir tādi paši mērķi kā minētajām direktīvām [..]. Arī Savienības tiesiskā regulējuma par obligāto apdrošināšanu attīstība parāda, ka Savienības likumdevējs pastāvīgi izvirzījis un stiprinājis šo mērķi aizsargāt šo transportlīdzekļu izraisītos negadījumos cietušās personas" [18].

[13] "Vadītājs" Pirmajā direktīvā nav minēts. Šis jēdziens pirmo reizi parādās Otrajā direktīvā (skat. Otrās direktīvas 9. apsvērumu un 3. pantu). Tikai Trešās direktīvas 1. pantā ir atsauce uz vadītāju. Ceturtās direktīvas 23. un 24. apsvērumā, kā arī 5. panta 4. punktā ir atsauce uz transportlīdzekļa vadītāju. Visbeidzot – Direktīvas 2005/14 15. apsvērumā un 4. panta 1. punktā ir atsauce uz transportlīdzekļa vadītāju.

[14] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 3. septembris, *Deckmyn* un *Vrijheidsfonds* (C-201/13, EU:C:2014:2132, 14. un 15. punkts). Par prasību vienveidīgi interpretēt jēdzienu "transportlīdzekļu lietošana" skat. it īpaši spriedumus, 2017. gada 28. novembris, *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908, 31. punkts), un 2019. gada 20. jūnijs, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

[15] Skat. Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punktu.

[16] Skat. Direktīvas 2009/103 12. panta 3. punktu.

[17] Skat. Direktīvas 2009/103 12. panta 3. punktu. Arī attiecībā uz elektriskā velosipēda izslēgšanu no jēdziena "transportlīdzeklis" šīs direktīvas nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 12. oktobris, *KBC Verzekeringen* (C-286/22, EU:C:2023:767).

[18] Spriedums, 2025. gada 30. aprīlis, *Nastolo* (C-370/24, EU:C:2025:300, 37.–39. punkts un tajā minētā judikatūra). Cietušo aizsardzības mērķis, kas izvirzīts Direktīvā 2009/103, tika apstiprināts Direktīvā 2021/2118 (skat. šīs direktīvas 39. apsvērumu).

23. Lai gan no šī mērķa izriet prasība plaši definēt "cietušos"[19], manuprāt, tas nevar pamatot jēdziena "vadītājs" definīciju, kas ietvertu tā kā iespējamā cietušā dimensiju Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punktā ietvertā skaidrā izņēmuma dēļ.

24. Transportlīdzekļa "vadītāja" definīcijai šīs tiesību normas izpratnē tātad ir jāietilpst zināmā mērā starp to, ka jāievēro dalībvalstu brīvība noteikt civiltiesiskās atbildības modeli pēc savas izvēles[20], un šīs direktīvas lietderīgās iedarbības saglabāšanu.

25. Lai sasniegtu augstāku šīs definīcijas precizitātes pakāpi, palīdzību interpretācijā var lietderīgi rast starptautiskajās tiesībās.

26. Tādējādi 1968. gada 8. novembra Vīnes konvencijas par ceļu satiksmi[21], kuras līgumslēdzējas puses ir visas dalībvalstis, 1. panta v) punktā transportlīdzekļa vadītājs ir definēts kā "jebkura persona, kas vada mehānisko vai citu transportlīdzekli (ieskaitot divriteni)". Tajā ir īpaša norma, kas veltīta transportlīdzekļa vadītājiem – 8. pants, no kura izriet, ka "katru braucošu transportlīdzekli vai transportlīdzekļu sastāvu vada vadītājs", ka "katram vadītājam jābūt apveltītam ar nepieciešamajām fiziskajām un garīgajām spējām, kā arī tam jābūt vadīšanai fiziski un garīgi piemērotā stāvoklī", ka "katram mehāniskā transportlīdzekļa vadītājam jābūt šī transportlīdzekļa vadīšanai nepieciešamajām zināšanām un prasmei" un ka "katram vadītājam jābūt spējīgam jebkurā laikā kontrolēt savu transportlīdzekli"[22]. Interesanti atzīmēt, ka – joprojām saskaņā ar 8. pantu – no tā izriet, ka būt visu laiku spējīgam kontrolēt transportlīdzekli ir tikai transportlīdzekļa vadītāja atbildība.

27. Tātad no visiem šiem elementiem var secināt, ka vadītājs ir tas, kurš ir ieņēmis transportlīdzekļa vadīšanas vietu un kuram tātad ir piekļuve šī transportlīdzekļa būtiskajām vadības ierīcēm, kas viņam ļauj noteikt tā kustību, virzienu un ātrumu.

28. Visbeidzot jāpiebilst, ka to iemeslu dēļ, kurus izskaidrošu vēlāk šajos secinājumos, personai, kas ir ieņēmusi vadīšanas vietu, transportlīdzekļa vadītāja statusu var atņemt tikai īpašos izņēmuma apstākļos[23]. Katrā ziņā valsts tiesām pienākums novērtēt, kurš bija transportlīdzekļa vadītājs negadījuma brīdī, ir jāatstāj atkarībā no katras tajās izskatāmās situācijas faktiskajiem apstākļiem. Šajā vērtējumā atgādināšu, ka tām būs jānodrošina Direktīvas 2009/103 lietderīgās iedarbības saglabāšana[24].

[19] Kuru vietā Direktīvā 2021/2118 ir dota priekšroka jēdzienam "cietusī persona" (skat. šīs direktīvas 2. apsvērumu. Skat. arī 12. panta nosaukumu redakcijā, kas grozīta ar Direktīvu 2009/103).

[20] Tas ir atspoguļots Direktīvas 2009/103 12. panta 3. punkta pēdējā daļā. Atzīstu, ka piekrītu tiesas sēdē Tiesā Komisijas izvirzītajam argumentam, saskaņā ar kuru pārāk šauri definīcijas kritēriji varētu apdraudēt dalībvalstu kompetenci pašām noteikt civiltiesiskās atbildības sistēmu.

[21] *Recueil des traités des Nations unies*, 1042. sēj., 17. lpp.

[22] Skat. attiecīgi 1968. gada 8. novembra Vīnes konvencijas par ceļu satiksmi 8. panta 1., 3., 4. un 5. punktu.

[23] Piemēram, ar to vien, ka persona, kas nav vadītājs, ir iejaukusies transportlīdzekļa vadīšanas darbībā, nevajadzētu būt pietiekami, lai pēdējam minētajam atņemtu šo statusu Direktīvas 2009/103 izpratnē. Kā norādīja Nīderlandes valdība, noteikti ir jārūpējas par cietušo tiesiskās drošības saglabāšanu. Ja vadītāja statusu var viegli zaudēt, tas savukārt nozīmē, ka pasažieris zaudē cietušā statusu. Tādējādi varētu rasties sistēma, kurā apdrošināšanas sabiedrības būtu ieinteresētas sistemātiski apšaubīt pasažieru uzvedību transportlīdzeklī, un tas kaitētu viņu kompensācijas efektivitātei un līdz ar to *in fine* viņu aizsardzībai.

[24] Skat. šo secinājumu 15. punktu.

B. Par vadītāja ciesto zaudējumu atlīdzināšanas jautājumu

29. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa jautā Tiesai, vai no Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkta izriet, ka šīs direktīvas 3. pantā paredzētajai obligātajai apdrošināšanai ir jāaptver atbildība par zaudējumiem, kas nodarīti vadītājam gadījumā, ja transportlīdzekļa pasažieris ir iesaistījies mehāniskā transportlīdzekļa vadīšanā un ja šī iejaukšanās ir izraisījusi negadījumu.

30. Uzskatu, ka atbilde uz šo jautājumu ir noliedzoša.

31. Atgādināšu, ka Direktīvas 2009/103 3. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka katrai dalībvalstij jāveic visi atbilstošie pasākumi, lai nodrošinātu, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.

32. Lai gan nosegtie zaudējumi un šīs apdrošināšanas kārtība tiek noteikti šo "atbilstošo pasākumu" ietvaros [25], Direktīvā 2009/103 ir precizēts, ka apdrošināšanai noteikti jānosedz mantiskais kaitējums un miesas bojājumi [26]. Tālāk šajā direktīvā vēl ir precizēts, ka 3. pantā minētā apdrošināšana "ietver atbildību par transportlīdzekļa lietošanas rezultātā radītiem miesas bojājumiem visiem pasažieriem, *izņemot vadītāju*" [27]. Savukārt vadītāja ģimenes locekļiem nodarītie zaudējumi principā jābūt nosegtiem [28]. Visbeidzot – no Direktīvas 2009/103 12. panta 3. punkta otrās daļas izriet, ka šī norma "neskar civiltiesisko atbildību vai zaudējumu summu".

33. Tātad no Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkta gramatiskās interpretācijas izriet skaidrs un tiešs Savienības likumdevēja nodoms *neparedzēt*, ka transportlīdzekļa vadītājam nodarīto kaitējumu sedz obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšana neatkarīgi no tā, kāds varētu būt tā cēlonis. Proti, izslēgšana, kas attiecas uz vadītāju, attiecas uz jebkuru kaitējumu, tos nešķirojot, nevis tikai uz kaitējumu, par kuru ir atbildīgs vadītājs.

34. Turklāt no šī panta formulējuma izriet, ka transportlīdzekli var vadīt tikai viens vienīgs vadītājs [29].

35. Patiesībā debates Tiesā neļāva konstatēt konkrētu iemeslu, kādēļ ir izslēgts vadītāja zaudējumu segums, kura izcelsme ir Trešajā direktīvā [30], bet var saprātīgi uzskatīt, ka no transportlīdzekļu satiksmes izrietošās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas shēma, kas ir īstenota Savienības līmenī, ir balstīta uz fundamentālu dihotomiju – *summa divisio* – starp vadītāju, kurš ir izlēmis par transportlīdzekļa piedalīšanos ceļu satiksmē [31] un tātad uzņēmies risku un tā kontroli, no vienas puses, un cietušajiem, kas ir "vājākā puse negadījumā" [32], vienalga, vai tie ir gājēji vai pasažieri un vienlaikus apdrošinātās personas, transportlīdzekļa īpašnieki vai vadītāja, apdrošinātās personas vai transportlīdzekļa īpašnieka ģimenes locekļi, kas atradās transportlīdzeklī, zinādami negadījuma cēloni, vai tiem pat var pārmest, ka viņu rīcība ir

25 Skat. Direktīvas 2009/103 3. panta otro daļu.

26 Skat. Direktīvas 2009/103 3. panta ceturto daļu.

27 Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts. Mans izcēlums.

28 Attiecībā uz miesas bojājumiem skat. Direktīvas 2009/103 12. panta 2. punkts.

29 Tas kontrastē ar daudzskaitli, kas tiek izmantots, lai apzīmētu pasažierus.

30 Skat. Trešās direktīvas 1. pantu. Skat. arī spriedumu, 2000. gada 14. septembris, *Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira* (C-348/98, EU:C:2000:442, 26. punkts).

31 Šeit pārņemu formulējumu, ko tiesas sēdē izmantoja *Nationale Nederlanden*.

32 Skat. Direktīvas 2009/103 22. apsvērumu. Tiesa uzskata, ka, "nosakot, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanu ietver atbildību par miesas bojājumiem visiem pasažieriem, izņemot vadītāju, ar Trešās direktīvas 1. pantu tikai tiek nošķirti vadītāji un pasažieri" (spriedums, 2005. gada 30. jūnijs, *Candolin* u.c. (C-537/03, EU:C:2005:417, 32. punkts)).

veicinājusi zaudējumu rašanos, no otras puses [33]. Trešo cietušo personu vājākās puses statuss hipotētiski izriet no viņu nespējas ietekmēt negadījuma situāciju [34]. Ar dažādām direktīvām aizsargātās personas ir negadījumā cietušie, kas par tādiem tiek uzskatīti plašākā nozīmē un kas tiek definēti, tos pretnostatot vadītājam un kā tādus, kas izslēdz vadītāju.

36. Neatkarīgi no tā, vai tas būtu burtiski vai sistēmiski, viss liek domāt, ka Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka negadījumu izraisījuša pasažiera iejaukšanās sekas nevar būt tādas, ka transportlīdzekļa vadītājam tiek atņemts šāds statuss.

37. No teleoloģiskā viedokļa raugoties, man šķiet, ka piedāvāt tādu Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkta interpretāciju, ar kuru tiek atbalstīta izslēgšana no atlīdzības par transportlīdzekļa vadītājam nodarīto kaitējumu, tostarp pasažiera iejaukšanās gadījumā, atbilst šīs direktīvas mērķim divu būtisku iemeslu dēļ.

38. Pirmām kārtām, lai gan likumdošanas attīstība nenoliedzami ir vērsta uz cietušo lielāku aizsardzību [35], šādu attīstību kopš Trešās direktīvas pieņemšanas vienlaikus ļoti skaidri raksturo pastāvīgā vadītāja zaudējumu izslēgšana no obligātās apdrošināšanas jomas. Tādējādi "Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas" direktīvas balstās uz principu, saskaņā ar kuru tikai ar obligāto apdrošināšanu tiek nosegti trešām personām – cietušajiem – vadītāja nodarītie zaudējumi [36]. Ar šīm direktīvām veiktā saskaņošana neattiecas uz vadītāju, uz kuru joprojām attiecas valsts tiesības.

39. Otrām kārtām, Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punktā paredzētais izņēmums ir stingri jāņem vērā tieši tādēļ, lai nodrošinātu likumdevēja pastāvīgi izvirzīto mērķi, ko tas īstenojis, regulējot šo jomu.

40. Proti, man šķiet, ka, lai gan Tiesa vairākkārt ir nospriedusi, ka cietušo aizsardzības mērķim ir pretrunā tas, ka valsts tiesiskajā regulējumā nepamatoti tiek sašaurināts jēdziens "pasažieris" [37], pašlaik tas nerada risku, ka tiks izmantota "vadītāja" koncepcija Savienības tiesību izpratnē, kas ir mīkstināta, subjektīva un galvenokārt var apdraudēt pašus cietušos, ļaujot viņiem atņemt pasažiera statusu. Cietušo aizsardzības mērķis tiks sasniegts tikai tad, ja tiks saglabāta noteikumu

[33] Attiecībā uz zaudējumu segšanu apdrošinājuma ņēmēja, autovadītāja vai jebkuras citas personas, kurai ir civiltiesiska atbildība, ģimenes locekļiem skat. Direktīvas 2009/103 12. panta 2. punktu; kas attiecas uz miesas bojājumu un mantiskā kaitējumu segumu gājējiem, riteņbraucējiem un citiem lietotājiem, kuri neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus, skat. šīs direktīvas 12. panta 3. punkta pirmo daļu.

[34] Par pasažieru kā trešās personas cietušā statusu skat. spriedumu, 2024. gada 19. septembris, *Matmut* (C-236/23, EU:C:2024:761, 34. punkts). No tā izriet, ka persona, kas ir apdrošināta transportlīdzekļa vadīšanai, bet kas ir pasažieris negadījuma brīdī, tiek uzskatīta par cietušo pasažieri Direktīvas 2009/103 izpratnē; skat. spriedumu, 2024. gada 19. septembris, *Matmut* (C-236/23, EU:C:2024:761, 38. punkts un tajā minētā judikatūra).

[35] Skat. šo secinājumu 22. punktu.

[36] Šo konstatējumu nemaina spriedums *Carvalho Ferreira Santos*. Tiesai tika uzdots jautājums par to, vai ar direktīvām par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu ir saderīgs valsts tiesiskais regulējums, kurā divu transportlīdzekļu sadursmes gadījumā un transportlīdzekļu vadītāju vainas neesības gadījumā bija paredzēts samazināt apdrošinātās personas (vadītāja) civiltiesisko atbildību saskaņā ar *piemērojamo valsts civiltiesiskās atbildības regulējumu*. Tādējādi Portugāles likumdošanā bija paredzēts "civiltiesiskās atbildības sadalījums par kaitējumu, kas rodas divu mehānisku transportlīdzekļu sadursmē, ja netiek vainots neviens no vadītājiem" (skat. sprieduma Carvalho Ferreira Santos, 41. punktu), un šis sadalījums noteikti ietekmēja saņemto kompensāciju. Sprieduma *Carvalho Ferreira Santos* gadījumā katrs transportlīdzekļa vadītājs tādējādi bija atbildīgs gan par kaitējumu, kas nodarīts otram (kas tādējādi kļūst par trešo cietušo personu), gan pašai trešai cietušai personai. Tieši šādā nozīmē ir jāsaprot frāze "cietušo tiesības, šajā gadījumā – vadītāja tiesības", kas ietverta minētā sprieduma 43. punktā, un šo divkāršo statusu Tiesa ir skaidri uzsvērusi tā 45. punktā. Portugāles tiesību sistēmā tika nolemts atrisināt šo šķietamo neatbilstību, paredzot civiltiesiskās atbildības sadali proporcionāli katra transportlīdzekļa iesaistei (skat. sprieduma 43. punktu) – lai neteiktu transportlīdzekļa vadītāju iesaisti – kaitējuma nodarīšanā. Tādējādi spriedums lietā *Carvalho Ferreira Santos* ir jālasa, ņemot vērā faktus un valsts tiesisko regulējumu, kas raksturoja situāciju pamatlietā.

[37] Skat. spriedumu, 2024. gada 19. septembris, *Matmut* (C-236/23, EU:C:2024:761, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

paredzamība, un šādu paredzamību var nodrošināt tikai tad, ja jēdzieni ir skaidri un stabili. Norādīšu, ka arī attiecībā uz pasažieriem viņu zaudējumu segšana Direktīvā 2009/103 nav atkarīga no tā, vai viņi nepiedalās šo zaudējumu radīšanā [38].

41. Tātad jautājums par obligātās apdrošināšanas segumu ir jānodala no jautājuma par atbildību par kaitējumu, jo Savienības tiesībās nav veikta pēdējā minētā saskaņošana [39]. Lai saglabātu tiesisko drošību un pareizu kompetenču sadali, tātad vienkārši jākonstatē – savā ziņā manihejiski –, ka Direktīvā 2009/103 dalībvalstīm, no vienas puses, ir noteikts pienākums paredzēt, ka obligātā apdrošināšana sedz cietušajiem pasažieriem nodarītos zaudējumus, un, no otras puses, nav paredzēts, ka minētā apdrošināšana sedz transportlīdzekļa vadītājam nodarītos zaudējumus.

42. Pamatlietas pamatā esošā negadījuma apstākļi ir pilnīgi traģiski, un, protams, ir jāizrāda rūpība pret visiem cietušajiem. Tomēr vēlme nelaimē atjaunot sava veida taisnīgumu nevar attaisnot tiesību normu un koncepciju savīšanu tādā mērā, lai tās zaudētu parasto nozīmi.

43. Direktīvas 2009/103 izpratnē ED nevar būt gan transportlīdzekļa, kas radījis kaitējumu, vadītājs, gan pasažieris. Treneri, kas iedarbinājis rokas bremzi, nevar uzskatīt par vadītāju. Tas vien, ka pasažieris iejaucas transportlīdzekļa vadīšanā, nenozīmē, ka viņš zaudē cietušā statusu, jo ar to nepietiek, lai atņemtu transportlīdzekļa vadītāja statusu personai, kura tāda ir.

44. Pasažiera iejaukšanās pakāpe – atbildība par kaitējuma nodarīšanu ir jautājums, kurš attiecas nevis uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, kādu to organizē ar Direktīvu 2009/103, bet visdrīzāk pašu civiltiesisko atbildību [40], ko reglamentē valsts tiesības [41]. Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ piedāvāju, ka Direktīvas 2009/103 12. panta 1. punkts tiek interpretēts tādējādi, ka tajā nav paredzēts, ka obligātajai apdrošināšanai ir jānosedz tas kaitējums, kas ar transportlīdzekli nodarīts tā vadītājam, pat tajā gadījumā, kad pasažieris ir iejaucies transportlīdzekļa vadīšanā.

45. Šādi nospriest nenozīmē, ka transportlīdzekļu vadītāji tiktu atstāti bez apdrošināšanas, bet gan nozīmētu apstiprināt dalībvalstīm, ka tām ir jāorganizē apdrošināšanas sistēma, kas sedz transportlīdzekļu vadītājiem radītos zaudējumus [42].

[38] Izņemot īpašu gadījumu, kas minēts Direktīvas 2009/103 13. panta 1. punkta otrajā daļā.

[39] Dalībvalstu izvēlēto modeļu daudzveidība ir jāsaglabā tāpēc, ka dalībvalstis nav vienojušās par vienotas sistēmas definīciju un Direktīva 2009/103 joprojām ir palikusi tā līdzsvarotā pieeja, kas mums jau zināma. Piemēram, dažas dalībvalstis ir izvēlējušās modeli, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa radītais kaitējums tiek apdrošināts ar tā vadītāja, kas ir apdrošinājuma ņēmējs, starpniecību. Tad tieši vadītājs ir persona, kura ir apdrošināta pret kaitējumu, kas ar transportlīdzekli, kuru viņš vada, ir nodarīts trešām personām. Šādās sistēmās ir skaidri saskatāmas visas grūtības, kas rastos, ja tiktu atzīts, ka transportlīdzekļa vadītāja statuss var tikt nodots transportlīdzekļa pasažierim pat pie vismazākās iejaukšanās no tā puses. No transportlīdzekļa vadītāja apdrošināšanas nevar sagaidīt, ka ar to sedz viņa kaitējumu, ko pasažieris, kas ir iejaucies vadīšanā, tam nodarījis, un ka šis pasažieris savukārt noteikti nebūtu apdrošināts kā transportlīdzekļa vadītājs.

[40] Kā, šķiet, tas jau izriet no sprieduma, 2005. gada 30. jūnijs, *Candolin* u.c. 24. punkta (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Skat. spriedumu, 2021. gada 10. jūnijs, *Van Ameyde España* (C-923/19, EU:C:2021:475, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

[42] Šādā sistēmā var tikt paredzētas izslēgšanas klauzulas, kā tas ir gadījumā ar vadītāja apdrošināšanu, kas noslēgta, lai segtu ED zaudējumus. Tādēļ šķiet, ka pēdējās minētās personas vienīgā iespēja ir attiecīgā gadījumā pieprasīt trenera civiltiesisko atbildību (skat. Nīderlandes valdības rakstveida apsvērumu 11. punktu).

III. Secinājumi

46. Ņemot vērā visu iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību 12. panta 1. punkts

jāinterpretē tādējādi, ka

transportlīdzekļa vadītājam ceļu satiksmes negadījumā nodarītais kaitējums netiek segts ar šajā direktīvā paredzēto obligāto apdrošināšanu pat tad, ja pasažieris ir iesaistīts negadījuma pamatā esošā transportlīdzekļa vadīšanā.