

doi:10.25143/ISBN-978-9934-618-14-7\_IPD-1681



RĪGAS STRADIŅA  
UNIVERSITĀTE

Jeļena Alfejeva

SAUSZEMES  
TRANSPORTLĪDZEKĻU ĪPAŠNIEKU  
CIVILTIESISKĀS ATBILDĪBAS  
**OBLIGĀTĀS**  
**APDROŠINĀŠANAS**  
TIESISKIE ASPEKTI

LATVIJAS PIEREDZE

SAUSZEMES  
TRANSPORTLĪDZEKĻU ĪPAŠNIEKU  
CIVILTIESISKĀS ATBILDĪBAS  
**OBLIGĀTĀS  
APDROŠINĀŠANAS**  
TIESISKIE ASPEKTI

LATVIJAS PIEREDZE

Jeļena Alfejeva

SAUSZEMES  
TRANSPORTLĪDZEKĻU ĪPAŠNIEKU  
CIVILTIESISKĀS ATBILDĪBAS  
**OBLIGĀTĀS**  
**APDROŠINĀŠANAS**  
TIESISKIE ASPEKTI

LATVIJAS PIEREDZE

UDK 347.764(474.3) + 368.21(474.3)

A 37

Alfejeva, J. (2023). Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tiesiskie aspekti: Latvijas pieredze [zinātniska monogrāfija]. Rīga: Rīgas Stradiņa universitāte. 151 lpp. [https://doi.org/10.25143/ISBN-978-9934-618-14-7\\_IPD-1681](https://doi.org/10.25143/ISBN-978-9934-618-14-7_IPD-1681)

Recenzenti:

*Dr. iur.*, profesors Vitolds Zahars, Daugavpils Universitāte

*Dr. iur.*, profesore Ingrīda Veikša, Biznesa augsskola "Turība"

Ar RSU Zinātnes padomes 21.09.2022. sēdes lēmumu grāmatai piešķirts zinātniskas monogrāfijas statuss.

RSU Izdevniecības un poligrāfijas nodaļas vadītājs: Tenis Nigulis

Galvenā redaktore: Aija Lapsa

Redaktore: Ināra Mikažāne

Korektore: Inga Lievīte

Maketētāja: Ilze Stikāne

Vāka dizaina autors: Egils Turss

IPD 1681

© Rīgas Stradiņa universitāte, 2023

Rīga, Dzirciema iela 16, LV-1007

ISBN 978-9934-618-13-0 (drukāts izdevums)

ISBN 978-9934-618-14-7 (elektronisks izdevums, tiešsaistē)

## Saturs

Priekšvārds ( <i>Andrejs Vilks</i> ) .....	7
Ievads .....	10
<b>1. Transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas vēsture</b>	
<b>Eiropas Savienībā un Latvijā .....</b>	<b>12</b>
1.1. Ieskats atbildības apdrošināšanas vēsturē .....	12
1.2. Apdrošināšanas līgums kā civiltiesisks darījums .....	13
1.3. Civiltiesiskā atbildība un tās apdrošināšana .....	13
1.4. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas vēsturiskā attīstība Eiropā .....	15
1.5. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas vēsture Latvijas Republikā .....	21
<b>2. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana Latvijas tiesībās .....</b>	<b>33</b>
2.1. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas vieta apdrošināšanas tiesiskajā regulējumā Latvijā un Eiropas Savienībā .....	33
2.2. Transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas līguma saturs, veidi un spēkā esamība .....	34
2.3. Biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” statuss un funkcijas .....	40
2.4. Saskaņotais paziņojums .....	44
2.5. Zaļās kartes sistēma un pārrobežu negadījumu administrēšana .....	46
<b>3. Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība kā apdrošināšanas objekts .....</b>	<b>49</b>
3.1. Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības tiesiskā regulējuma vispārējais ietvars .....	49

3.2. Sauszemes transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka un lietotāja civiltiesiskā atbildība Latvijas tiesībās – priekšnosacījums obligātās apdrošināšanas atlīdzības izmaksai .....	52
3.3. Apdrošinātāja un apdrošinātā atbildība attiecībā pret cietušo .....	64
<b>4. Apdrošināšanas prēmija un tās nozīme obligātajā apdrošināšanā .....</b>	<b>68</b>
4.1. Apdrošināšanas prēmijas nozīmes vispārējs apskats .....	68
4.2. Atlaižu un piemaksu ( <i>bonus-malus</i> ) sistēma kā apdrošināšanas prēmiju veidojošs elements .....	74
4.3. Atskaitījumi no apdrošināšanas prēmijas un citi apdrošināšanas prēmiju palielinošie maksājumi .....	76
4.3.1. Ceļu satiksmes drošības fonds .....	77
4.3.2. Atlaides personām ar invaliditāti un lauksaimniekiem .....	79
4.3.3. Valsts sociālā apdrošināšana un nodokļi .....	79
<b>5. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas problēmas .....</b>	<b>82</b>
5.1. Obligāti apdrošināmā atbildība par transportlīdzekļa lietošanu transportam .....	82
5.2. Ar apdrošināšanas atlīdzību atlīdzināmie zaudējumi transportlīdzekļu īpašnieku atbildības obligātajā apdrošināšanā .....	87
5.3. Morālais kaitējums un tā atlīdzināšana ar apdrošināšanas atlīdzību .....	99
5.4. Direktīvo normu piemērošana un apdrošinātāja kā privātpersonas atbildība .....	110
5.5. Noilgums Latvijas apdrošināšanas tiesībās un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā .....	115
5.6. Apdrošinātāja subrogācijas tiesības un regresa prasība .....	123
<b>6. Jaunā transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas direktīva .....</b>	<b>129</b>
<b>Nobeigums .....</b>	<b>132</b>
Avoti un literatūra .....	140
Legal Aspects of Compulsory Motor Third Party Liability Insurance: Latvian experience. Summary .....	149

## Priekšvārds

Tiesību zinātņu doktores Jeļenas Alfejevas zinātniskā monogrāfija “Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tiesiskie aspekti: Latvijas pieredze”, uzrakstīta augstā zinātniskā un profesionālā līmenī, sniedz plašu un kompetentu ieskatu par līdz šim nepietiekami pētītu tiesību jomu. Izdevuma zinātnisko kvalitāti nosaka tas, ka tā saturs ir balstīts uz plašu nacionālo un starptautisko tiesisko aktu analīzi, Eiropas tiesu institūciju un Latvijas tiesu judikatūras izpēti, apjomīgu publikāciju un tiesību zinātnieku viedokļu apkopojumu.

Jāatzīmē, ka šai monogrāfijai piemīt īpaša aktualitāte, un tā ir saistīta ar dažāda veida zaudējumiem ceļu satiksmes negadījumos, kuri arī ir attiecināmi uz sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas situācijām. Kā minēts Ceļu satiksmes drošības plānā 2021.–2027. gadam, Ceļu satiksmes drošības direkcijas veiktie aprēķini liecina, ka “2019. un 2020. gadā zaudējumi, ko radīja viens ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušais valstij, bija vairāk nekā pusmiljons eiro. Savukārt 2019. gadā kopējie zaudējumi, skaitot kopā zaudējumus, ko radījis vidēji viens negadījums bez cietušajiem, vidēji viens negadījumā cietušais un vidēji viens negadījumā bojāgājušais, bija vairāk nekā 220 miljoni *euro*, bet 2020. gadā aptuveni 210 miljoni *euro*”.

Jeļenas Alfejevas unikālajam pētījumam par sauszemes transporta līdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesisko problemātiku ir būtiska teorētiska un praktiska nozīme. Autore ir salīdzinoši plaši analizējusi transporta līdzekļu apdrošināšanas vēsturi Eiropas Savienībā un Latvijā. Viņa pamatoti pauž atziņu, ka 19. gadsimtā notika izmaiņas vairāku valstu tiesiskajā regulējumā nodarbinātības jomā, nosakot darba devēju atbildību. Bieži veidojās situācijas, kurās neuzmanības dēļ tika nodarīts kaitējums citām personām, un par to bija nepieciešams paredzēt atbildību. Atsevišķi komerciālie uzņēmumi veidoja pašpalīdzības fondus, kuros veica regulāras iemaksas un no kuriem maksāja savas rīcības rezultātā citām personām nodarīto zaudējumu kompensāciju. Tās pēc būtības bija savstarpējās apdrošināšanas vienošanās.

Kad Eiropas attīstītajās valstīs ceļu satiksmē aizvien vairāk sāka piedalīties motorizētie sauszemes transportlīdzekļi, aizvien biežāk notika arī ceļu satiksmes negadījumi ar nelabvēlīgām sekām. Meklējot risinājumu to mazināšanai, par

labāko veidu tika atzīta civiltiesiskās atbildības apdrošināšana – tā ļauj nodrošināt ātru un efektīvu atlīdzināšanu par zaudējumiem, kuri rodas sauszemes transportlīdzekļu lietošanas rezultātā. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku obligātās apdrošināšanas ieviešana Eiropas valstīs notika divdesmitā gadsimta 20.–40. gados.

Arī Latvijā pirms Otrā pasaules kara bija izveidojusies laba izpratne par apdrošināšanas būtību un lomu, taču padomju periodā tā zuda, jo apdrošināšana iepriekšējā veidā vairs nedarbojās. Tikai pēc neatkarības atjaunošanas Latvijas Republikā tika pieņemts likums “Par apdrošināšanu” (1993), ar kuru mēģināja regulēt apdrošināšanas tiesiskās attiecības gandrīz visās to jomās. Monogrāfijā detalizēti tiek skatīta Latvijas sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas attīstības vēsture, kas sākās ar attiecīga likuma pieņemšanu 1997. gadā.

Atzīstami ir vērtējams tas, ka sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana šajā darbā ir padziļināti atsegta kā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veids, kas Latvijā tiek regulēts ar Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likumu. Var piekrist autorei, ka sauszemes transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots, tāpēc sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas ieviešana kā obligāta ir pilnīgi pamatota.

Interesanta un saturiski bagāta ir monogrāfijas nodaļa par transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas līgumu saturu, veidiem un to spēkā esamību. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā paredzēts, ka standartlīgums ir apdrošināšanas līgums, kuru slēdz attiecībā uz Latvijas Republikā reģistrētu vai atsavinātu transportlīdzekli, citā valstī atsavinātu vai no uzskaites noņemtu, vai arī jaunu transportlīdzekli, lai to reģistrētu Latvijas Republikā.

Eiropas Savienības tiesību aktos un Zaļās kartes konvencijā paredzēts, ka katrā dalībvalstī tiek izveidota iestāde, kas pilda garantijas fonda un kompensācijas iestādes funkcijas, t. i., nacionālais Zaļās kartes birojs. Latvijā šāda iestāde ir biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, kas ir Zaļās kartes Biroju padomes biedrs. Šīs biedrības dalībnieki ir visi apdrošinātāji, kuriem ir tiesības veikt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu Latvijā.

Viena no monogrāfijas nodaļām ir veltīta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskajai atbildībai obligātās apdrošināšanas procesā kā vienai no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidiem. Apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai. Kā atzīst autore, būtiski ir tas, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas atlīdzībai jāsedz cietušo zaudējumi un šī atlīdzība nedrīkst pārsniegt nesegto zaudējumu summu. Civiltiesiskās atbildības



apdrošinātājs izmaksā apdrošināšanas atlīdzību cietušajam tikai par tiem nodarītajiem zaudējumiem, par kuriem atlīdzību cietušais vēl nav saņēmis un kuri ir bijuši apdrošināti. Svarīgi arī tas, ka apdrošināšanas prēmiju par katru apdrošināšanas līgumu nosaka apdrošinātājs, un tās apmēram jābūt tādām, lai segtu visas apdrošināšanas atlīdzības izmaksas, kas apdrošinātājam būs jāveic, kā arī ar apdrošināšanas līguma noslēgšanu un administrēšanu saistītos izdevumus.

Interesanta ir monogrāfijas nodaļa par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas problēmām. Viens no problēmjautājumiem ir saistīts ar apdrošināšanas gadījuma būtības analīzi. Latvijas tiesībās tas ir definēts kā ceļu satiksmes negadījums, ko izraisījis apdrošinātais – transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs – un kurā trešajām personām ir nodarīti zaudējumi. Līdztekus autore skata arī ceļu satiksmes negadījuma jēdzienu, analizē zaudējumu veidus. Problemātiski un joprojām neskaidri ir aspekti, kas saistīti ar jautājumiem par morālā kaitējuma atlīdzināšanu ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību. Vērtējot ceļu satiksmes negadījumos radītos zaudējumus tautsaimniecībai, jāņem vērā, ka tiešie tautsaimniecības zaudējumi ir naudas izteiksmē novērtētās medicīniskās izmaksas, zaudētās un bojātās mantas vērtība un administratīvās izmaksas, kas radušās ceļu satiksmes negadījumu dēļ, savukārt netiešie tautsaimniecības zaudējumi ir tā kopprodukta daļa, kura netiek saražota tādēļ, ka ceļu satiksmes negadījumā cilvēks ir gājis bojā, ieguvis invaliditāti vai smagu ievainojumu, kā rezultātā noteiktu laika sprīdi nav piedalījies ražošanā.

Jeļena Alfejeva monogrāfijas noslēgumā pamatoti atzīst, ka joprojām turpinās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību jomas attīstība. Un Latvijas tiesībās ir nepieciešami uzlabojumi, lai novērstu tiesisko nenoteiktību, saskaņotu tiesību normas sistēmiski. Jācer, ka šo problēmsituāciju izziņai autore pievērsīsies turpmākajos pētījumos.

Nav šaubu par to, ka monogrāfija noderēs gan praktiķiem, kuri specializējas apdrošināšanas tiesību jomā, gan akadēmiskajam personālam, gan topošajiem juristiem.

Andrejs Vilks,  
Rīgas Stradiņa universitātes  
Juridiskās fakultātes profesors

## levads

Kopš sauszemes transportlīdzekļi piedalās ceļu satiksmē, notiek satiksmes negadījumi un tajos tiek nodarīti zaudējumi. Palielinoties sauszemes transportlīdzekļu skaitam, pieaug arī ceļu satiksmes negadījumu skaits. Ceļu satiksmes negadījumos tiek nodarīts kaitējums (tiek bojāti transportlīdzekļi un citas mantiskās vērtības, nodarīti miesas bojājumi cilvēkiem), kura dēļ pieaug dažādu veidu izdevumi.

Par ceļu satiksmes negadījumiem noteikti ir jāuztraucas un jāmeklē risinājumi. Tas nepieciešams gan ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, gan arī zaudējumu kompensēšanai. Zaudējumu dēļ rodas problēmas ne tikai pašiem cietušajiem, bet arī valsts ekonomikai kopumā. Tādēļ gan valstis, gan starptautiskās organizācijas jau kopš pagājušā gadsimta vidus starptautiskā mērogā izstrādā mehānismus zaudējumu ātrai kompensācijai.

Problēmas nozīmīgums valstīm liek sadarboties efektīvāku un atbilstošāku risinājumu meklēšanā. Kaut arī sākotnēji šķiet, ka izeju varētu rast ar valsts galvojumu zaudējumu segšanā cietušajiem, tomēr realitāte ir sarežģītāka: valsts tiešā iesaiste zaudējuma apmēra noteikšanā un tā kompensēšanā ir pretrunā ar valsts izveidošanas un funkcionēšanas mērķiem, kā arī būtu nepieciešama ļoti sarežģīta un valsts funkcijām neatbilstīga administrēšana.

Attīstoties apdrošināšanas instrumentiem zaudējumu kompensēšanā, civiltiesiskās atbildības apdrošināšana tika izvēlēta kā visatbilstošākais risinājums, un vairākas Eiropas valstis par to izšķīrās 20. gadsimta vidū, ieviešot sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu kā obligātu visiem transportlīdzekļu lietotājiem. Drīz pēc tam Eiropas valstis apvienojās tā saucamajā Zaļās kartes konvencijā, paredzot šādas (vienā valstī noformētas) apdrošināšanas savstarpēju atzīšanu un spēkā esamību visās konvencijas valstīs.

Kaut arī novēloti, arī Latvija gāja šo ceļu, sākot ar obligātās apdrošināšanas likuma pieņemšanu, kas stājās spēkā 1997. gada 8. aprīlī. Šajā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā bija noteikts, ka katram sauszemes transportlīdzekļa īpašniekam vai tiesīgajam lietotājam ir jāapdrošina sava civiltiesiskā atbildība par zaudējumiem, kurus var nodarīt ar transportlīdzekli kā paaugstinātas bīstamības avotu. No 1998. gada 1. jūlija Latvija kļuva par pilntiesīgu Zaļās kartes sistēmas dalībvalsti.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajai apdrošināšanai, ko Latvijā bieži dēvē par OCTA apdrošināšanu,<sup>1</sup> ir nozīmīga vieta Latvijas apdrošināšanas tirgū. Šim apdrošināšanas veidam joprojām tiek pievērsta liela sabiedrības uzmanība, jo tas skar gan visus Latvijas autobraucējus, gan esošos un potenciālos cietušos. No vienas puses, apdrošināšana ir universāls instruments, ko cilvēce ir izveidojusi savu interešu ekonomiskai aizsardzībai, lai nodrošinātos pret iespējamām zaudējumiem, kuri var būt visai lieli, un līdzekļi to kompensēšanai ātri nebūs sameklējami vai to nebūs vispār. No otras puses, apdrošināšana ir papildu slogs autoīpašniekiem, kam katru gadu jāšķirās no arvien lielākas naudas summas, maksājot apdrošināšanas prēmijas apdrošinātājiem. Šo divu apstākļu kolīzijā arī notika šā apdrošināšanas veida sistēmas izveidošana un attīstība Latvijā.

Šis monogrāfijas mērķis ir izziņāt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas būtību no tiesiskā viedokļa, aplūkot tās vēsturisko attīstību un sabiedrības izpratni par to, galvenokārt raksturojot situāciju Latvijā, kā arī iezīmēt iespējamās lokālā tiesiskā regulējuma uzlabojumu priekšlikumus.

Pētījumā tika izmantota zinātniskā literatūra, dažādu iestāžu dokumentācija, tiesību akti – gan Latvijas, gan starptautiskie –, Latvijas tiesu un Eiropas Savienības Tiesas spriedumi, kā arī informācija publiskajā tīmeklī (Lursoft, Leta un BNS datubāzes) un dažādi apdrošinātāju nepublicētie materiāli.

Pētījumā tika lietotas vispārējās zinātniskās pētniecības metodes: analīzes, indukcijas un dedukcijas, salīdzināšanas, deskriptīvā un statistiskā, kā arī novērošanas metode (autore izmantoja savu pieredzi darbā ar apdrošinātājiem un sniedza vērtējumu, salīdzinājumu un analīzi par katru apskatāmo jautājumu). Tiek izmantotas arī tiesību normu interpretācijas metodes: gramatiskā, vēsturiskā, sistēmiskā un teleoloģiskā.

Līdz šim Latvijā nav izdota neviena grāmata par šo tēmu, lai arī sabiedrībā bieži tiek pārprasti ar to saistītie jautājumi.

Monogrāfija noderēs visiem interesentiem, to skaitā studentiem un praktizējošiem juristiem, kas vēlas iegūt padziļinātas zināšanas par šo apdrošināšanas veidu.

Monogrāfijā ir aprakstīta šā apdrošināšanas veida būtība un vēsturiskā attīstība, definēti visi galvenie šā apdrošināšanas veida tiesību institūti, raksturots Latvijā esošais tiesiskais regulējums un tā vēsturiskā attīstība, šā regulējuma trūkumi, kā arī minēti piemēri no prakses un iezīmēti šobrīd aktuālāko problēmjautājumu risinājumi.

Monogrāfija sastāv no ievada, sešām nodaļām ar apakšnodaļām, nobeiguma un avotu un literatūras saraksta.

---

<sup>1</sup> Saīsinājums "OCTA apdrošināšana" ir izveidojies, lai sākotnēji apzīmētu obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, tajā O nozīmē obligātā, CTA – civiltiesiskā atbildība; tāpēc saīsināt to līdz OCTA vai izrunāt šo saīsinājumu kā OKTA, kā bieži notiek, nav korekti.

# 1. Transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas vēsture Eiropas Savienībā un Latvijā

## 1.1. Ieskats atbildības apdrošināšanas vēsturē

Civiltiesiskās atbildības un tās apdrošināšanas tiesiskais regulējums jau sen ir attīstīto pasaules valstu ikdiena. Tomēr Latvijas sabiedrībai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas uztvere ir bijusi problemātiska, jo padomju laikā, neeksistējot tirgus ekonomikai, neattīstījās izpratne par apdrošināšanu, tostarp arī par civiltiesisko atbildību. Tāpēc drīz pēc obligātās apdrošināšanas ieviešanas sabiedrībā ļoti ātri iesakņojās uzskats, ka iespēja saņemt zaudējumu kompensāciju, notiekot ceļu satiksmes negadījumam, ir saistīta tikai un vienīgi ar apdrošināšanu, taču pilnībā tika ignorēti civiltiesiskās atbildības priekšnosacījumi, valdot pārliecībai, ka atlīdzības par zaudējumiem saņemšana izriet no apdrošināšanu reglamentējošiem tiesību aktiem, nevis no vispārējā regulējuma par deliktatbildību civiltiesībās. Pareizā izpratne par šo jautājumu Latvijā nav stabilizējusies līdz pat mūsdienām.

Šeit jāatzīmē, ka atbildības apdrošināšana ir radīta, lai persona (apdrošinātais) nodrošinātos pret izmaksām, kuras tam būtu jāveic gadījumā, ja apdrošinātais kļūtu civiltiesiski atbildīgs par citas personas zaudējumiem civiltiesiskā pārkāpuma rezultātā. Būtiski piebilst, ka atbildība par zaudējumiem iestājas gadījumos, kuri paredzēti attiecīgās valsts civiltiesībās, bet ne apdrošināšanas līgumā.

Atbildības apdrošināšanas vēsturisko attīstību aplūkojot, jāpiemin, ka šis apdrošināšanas veids ir diezgan jauns un sākotnēji tika uzskatīts, ka civiltiesiskā atbildība ir personificējama, tā ir cieši saistīta ar personas rīcību un nevar būt par apdrošināšanas objektu.

Tomēr 19. gadsimtā tika veikti grozījumi vairāku valstu tiesiskajā regulējumā, nosakot darba devēju atbildību. Ikdienā bieži izveidojās situācijas, kurās neuzmanības dēļ tika nodarīts kaitējums citām personām un par to nācās atbildēt. Tādēļ atsevišķi komerciālie uzņēmumi sāka veidot pašpalīdzības fondus, tajos veica regulāras iemaksas un no tiem maksāja savas rīcības rezultātā citām personām nodarīto zaudējumu kompensācijas. Tās pēc būtības bija savstarpējās apdrošināšanas vienošanās. Vēlāk šo pieredzi pārņēma apdrošinātāji kā specializēti komersanti.

Var teikt, ka atbildības apdrošināšana ir apdrošināšanas nozares atbilde uz šādas aizsardzības nepieciešamību.<sup>2</sup>

## 1.2. Apdrošināšanas līgums kā civiltiesisks darījums

Apdrošināšanas līgums ir civiltiesisko darījumu veids, kurā viena persona – apdrošinātājs – par samaksu uzņemas atbildēt par klienta riska iestāšanās negatīvajām sekām, atlīdzinot klienta zaudējumus vai sniedzot tam pakalpojumus, lai šos zaudējumus kompensētu. Pēc savas ekonomiskās būtības apdrošināšana ir riska pārvaldes forma, kura ir izmantojama, lai nodrošinātos pret zaudējumiem, saņemot atbilstošu kompensāciju no speciāla fonda, kuru uztur apdrošinātājs. Tādējādi apdrošināšana ir riska materializācijas (iestāšanās) finansiālo seku nodošana apdrošinātājam par apdrošināšanas prēmijas maksājumiem.<sup>3</sup>

Eiropas Savienības Tiesa savos nolēmumos par apdrošināšanas darījuma būtību pauž šādas atziņas: apdrošināšanas darījumu raksturo apdrošinātāja piedāvājums, iepriekš iekasējot prēmiju, apdrošinātajai personai, ja ir iestājies apdrošināšanas gadījums, sniegt pakalpojumus, par kuriem ir panākta vienošanās, noslēdzot līgumu.<sup>4</sup>

Jāpiemin, ka pirms Otrā pasaules kara Latvijā bija diezgan laba izpratne par apdrošināšanas būtību un lomu,<sup>5</sup> taču pēckara padomju periodā tā stipri regresēja.

## 1.3. Civiltiesiskā atbildība un tās apdrošināšana

Atbildības apdrošināšana ir paredzēta, lai piedāvātu īpašu aizsardzību pret iespējamām potenciālo cietušo zaudējumu kompensācijas prasībām, ja apdrošinātais šiem cietušajiem – trešajām personām – zaudējumus nodarīs ar savu neuzmanīgo rīcību.

---

<sup>2</sup> Probert, W. (1957). *The Law of Torts by Fowler V. Harper and Fleming James Jr. Case Western Reserve University*. 8(4), 546. Iegūts no: <https://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol8/iss4/11>; Charles, O. G. (1951). *Trespass to Negligence to Absolute Liability. Virginia Law Review*. 37(3), April 1951, 359–397; Kenneth, S. A. (2008). *The Liability Century: Insurance and Tort Law from the Progressive Era to 9/11*. Harvard University Press.

<sup>3</sup> European Commission. (2014). *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. Iegūts no: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final_report_en.pdf)

<sup>4</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2015. gada 26. marta sprieduma lietā Nr. C-556/13 *Litaksa UAB pret BTA Insurance Company* 28. punkts un tajā minētā judikatūra. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=eli%3AECLI%3AEU%3AC%3A2015%3A202>

<sup>5</sup> Loebers, A. (1926). *Tirdzniecības tiesību pārskats*. Rīga: Valters un Rapa, 220.

Apdrošināšanas atlīdzība, ko izmaksā saskaņā ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu, sedz zaudējumus, par kuriem apdrošinātais ir kļuvis civiltiesiski atbildīgs, jo pieļāvis kādu prettiesisku rīcību aiz neuzmanības (vai tas tiek prezumēts piemērojamās tiesībās). Tāpēc apdrošināšanas atlīdzības maksājums parasti netiek veikts apdrošinātajam, bet tam, kurš cieš ar apdrošināšanas līgumu atlīdzināmos zaudējumus un kurš nav apdrošināšanas līguma dalībnieks. Tādējādi šo personu – apdrošināšanas atlīdzības saņēmēju – dēvē par trešo personu, t. i., šī persona nav ne apdrošinātājs (pirmā persona), ne apdrošinājuma ņēmējs vai apdrošinātais (otrā persona). Trešā persona, piesakoties apdrošināšanas atlīdzības saņemšanai un pat saņemot to, nepievienojas apdrošināšanas līgumam un nekad nekļūst par tā dalībnieku. Trešās personas tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu izriet no apdrošinātā atbildības par neatļautu darbību (prettiesisku rīcību), kas ar apdrošināšanas līgumu netiek regulēta.

Kaut arī apdrošinātā civiltiesiskā atbildība par zaudējumiem, kas nodarīti ar nodomu, ir neapstrīdama, civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumi neparedzēs ar apdrošināšanas atlīdzību šādus zaudējumus atlīdzināt, jo atlīdzināmi zaudējumi nevar būt atkarīgi no apdrošinātā gribas. Tas izriet no apdrošināšanas principiem un pastarpināti ir nostiprināts ar tiesisko regulējumu. Tāpat apdrošināšanas līguma ietvaros parasti netiek atlīdzināti zaudējumi saistībā ar līgumisko atbildību, izņemot atsevišķus specifiskus gadījumus, piemēram, plaši ir izplatīta pārvadātāja atbildības apdrošināšana, kas pēc būtības izriet no pārvadājuma līguma.

Kad trešā persona ceļ prasību pret personu, kuras civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta (apdrošināšanas līgumā šī persona ir apdrošinātais), apdrošinātajam ir tiesības apdrošināto pret šo prasību aizstāvēt, novēršot apdrošinātā iespējamu vieglprātīgu uzvedību strīdā par tā civiltiesisko atbildību, un ņemot vērā to, ka finansiāli negatīvi tas viņu neskar, jo atbildības (riskā) iestāšanās finansiālās sekas ar apdrošināšanas līgumu tiek pārliktas uz apdrošinātāju.

Papildu atlīdzībai par apdrošinātā nodarītajiem zaudējumiem apdrošinātājs, slēdzot apdrošināšanas līgumu, parasti uzņemas saistības segt ne tikai trešo personu zaudējumus, bet arī apdrošinātā aizstāvēšanas izmaksas, taču tam apdrošināšanas līgumā var tikt noteikti dažādi ierobežojumi.

Tomēr ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noslēgšanu apdrošinātājs nepārņem apdrošinātā atbildību cietušo priekšā, bet tikai pilda zaudējumu summas maksātāja lomu, turklāt ievērojot nosacījumus un ierobežojumus, kuri ir ietverti apdrošināšanas līgumā. Vairākās valstīs cietušā tiešajām prasībām pret civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju ir noteikti ierobežojumi un atsevišķos apdrošināšanas veidos tās nav atļautas vispār.

#### 1.4. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas vēsturiskā attīstība Eiropā

Civiltiesiskās atbildības un tās apdrošināšanas noteikumi, kā arī zaudējumu atlīdzināšanas prakse Eiropas valstīs ir atšķirīga.<sup>6</sup> Kaut arī izpratne par apdrošināšanas būtību un apdrošināšanas principiem Eiropā ir nostabilizējusies un sasniegusi pietiekami augstu unifikāciju, jebkādu harmonizāciju apdrošināšanas līguma tiesiskajā regulējumā tuvākajā laikā joprojām droši vien nevar gaidīt. Agrāk gan šāda varbūtība bija vēl mazāka. Tomēr, attīstoties ceļu satiksmei, jau pagājušajā gadsimtā kļuva acīmredzams, ka, atvieglojot starptautisko pārrobežu satiksmi, ir nepieciešams nodrošināt ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzību, un, to ņemot par pamatu, tika izvēlēts civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas risinājums.

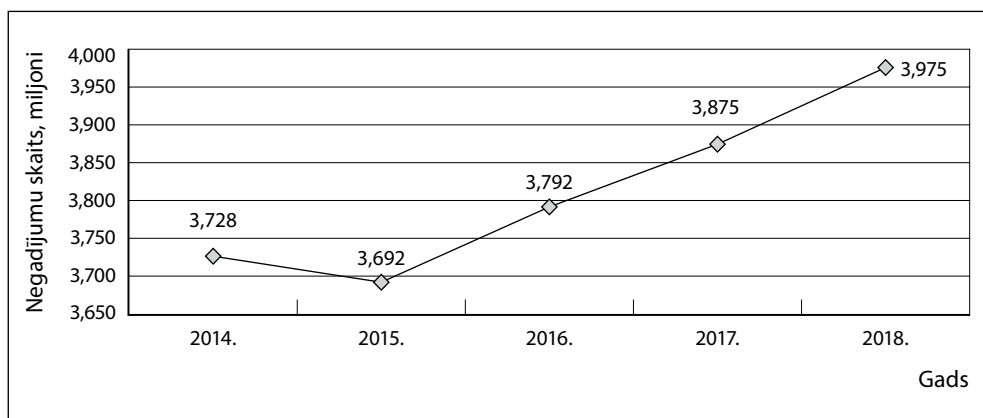
Pasaules Veselības organizācijas apkopotā statistika rāda, ka katru gadu ceļu satiksmes negadījumos pasaulē iet bojā aptuveni 1,35 miljoni cilvēku. Tas nozīmē – viens nāves gadījums ik pēc 24 sekundēm. Turklāt ik gadu no 20 līdz 50 miljoniem cilvēku ceļu satiksmes negadījumos gūst ievainojumus (sk. 1. att.). Vairāk nekā puse visu cietušo ir mazaizsargātie satiksmes dalībnieki, proti, gājēji, velosipēdisti, mopēda, motocikla vai kvadricikla vadītāji un to pasažieri.<sup>7</sup> Pasaules Veselības organizācija arī vērš uzmanību uz to, ka papildus ceļu satiksmes negadījumos cietušo cilvēku ciešanām tiek radīts smags ekonomiskais slogs upuriem un viņu ģimenēm, t. i., ievainoto personu ārstēšanas izmaksas, kā arī bojāgājušo un invaliditāti guvušo produktivitātes zudums. Plašākā nozīmē raugoties, var secināt, ka ceļu satiksmes negadījumi nopietni ietekmē valstu ekonomiku, radot valstīm izmaksas, kas ir apmēram trīs procenti no to gada iekšzemes kopprodukta.<sup>8</sup>

Ceļu satiksmes drošība sabiedrībai ir ārkārtīgi svarīga. Tā skar ikvienu sabiedrības locekli. Kad Eiropas attīstītajās valstīs ceļu satiksmē sāka piedalīties motorizētie sauszemes transportlīdzekļi un radās problēmas ar ceļu satiksmes negadījumu sekām, diezgan drīz arī tika atzīts, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana ir labākais veids, kā nodrošināt ātru un efektīvu atlīdzināšanu zaudējumiem, kurus izraisa sauszemes transportlīdzekļu lietošana. Tomēr tāpat diezgan drīz kļuva skaidrs arī tas, ka jāņem vērā ceļu satiksmes pārrobežu raksturs un problēmas risināšanai nepieciešama starpvalstu sadarbība.

<sup>6</sup> European Commission. (2014). *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. 96. Iegūts no: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final_report_en.pdf)

<sup>7</sup> Sk. arī Latvijas Republikas Ministru kabineta 2017. gada 4. aprīļa rīkojuma Nr. 180 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam" 1.3. punktu.

<sup>8</sup> World Health Organization. (2020). *Road traffic injuries*. Iegūts no: [https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)



1. attēls. Ceļu satiksmes negadījumi ar cietušajiem, to skaits pasaulē (2014–2018)

Avots: World Health Organization. (2020). *Road traffic injuries*. Iegūts no: [https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)

Pakāpeniska mehānisko sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku obligātās apdrošināšanas ieviešana Eiropas valstīs notika jau pagājušā gadsimta 20.–40. gados. Tomēr šajā laikā ieviestie tiesiskās aizsardzības līdzekļi bija nepilnīgi, piemēram, operatīva zaudējumu kompensācija no apdrošinātājiem bija pieejama cietušajiem tikai gadījumos, ja zaudējumus bija nodarījis autobraucējs, kas pārvietojās ar negadījuma valstī reģistrētu transportlīdzekli.

Taču transportlīdzekļi pārvietojās pāri valstu robežām, un apdrošināšanas sistēma nevarēja aprobežoties ar vienas valsts teritoriju. Tāpēc tika apzināta nepieciešamība veidot starptautisku sistēmu, kas ļautu izvairīties no vajadzības transportlīdzekļu vadītājiem slēgt robežapdrošināšanas līgumu, šķērsojot to valstu robežas, kurās ir spēkā obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistēma. Pārvietošanās brīvība ir viena no Eiropas Savienības pamatvērtībām arī šobrīd.

Risinājuma meklēšana tika uzticēta Starptautiskajam privāttiesību unifikācijas institūtam (*UNIDROIT*),<sup>9</sup> kas atrodas Romā. Kaut arī jau pašā sākumā kā risinājums tika izraudzīta obligāta apdrošināšana, tomēr šā institūta sākotnējam pētījumam nebija pozitīva iznākuma,<sup>10</sup> turklāt iesākto darbu pārtrauca Otrais pasaules karš.

Tūlīt pēc Otrā pasaules kara četrās ziemeļvalstīs – Dānijā, Somijā, Norvēģijā un Zviedrijā – tika ieviesta sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās

<sup>9</sup> UNIDROIT: *International Institute for the Unification of Private Law*. Iegūts no: <https://www.unidroit.org/about-unidroit/overview>

<sup>10</sup> Institut Internationale pour l'Unification du Droit Prive. (1940). *Unification internationale en matière de Responsabilité Civile et d'Assurance obligatoire de automobilistes*. Iegūts no: <https://www.unidroit.org/french/documents/1940/etude17/s-17-31-f.pdf>



atbildības apdrošināšanas savstarpējās atzīšanas sistēma, kas iedvesmoja vēlāk izveidot Zaļās kartes sistēmu un izdot pirmo Eiropas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvu.<sup>11</sup>

1947. gadā Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Eiropas Ekonomikas komisija (*Economic Commission for Europe, ECE*) nodefinēja problēmu, jautājot valdībām: “Vai jūsu valsts tiesību akti varētu paredzēt vienošanos, ar kuru savas valsts apdrošinātāji vai apdrošinātāju biroji apņemas atlīdzināt apdrošināšanas sabiedrībai vai apdrošinātāju birojam citā valstī naudas summas, ko tie ir samaksājuši ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem?” Tika saņemtas pozitīvas atbildes.

Ideja, ko formulēja valdības un kam ievērojami palīdzēja apdrošināšanas speciālistu ieteikumi un atbalsts, tika īstenota, izveidojot Starptautisko transportlīdzekļu apdrošināšanas sertifikātu sistēmu jeb Zaļās kartes sistēmu, kurā daļēji bija ietverts ziemeļvalstīs pastāvošais režīms.

1948. gada maijā pēc Šveices ierosinājuma Ženēvā ANO *ECE* Iekšzemes transporta komiteja izveidoja Autotransporta apakškomiteju, lai izstrādātu pārrobežu ceļu satiksmes risinājumu. Par paraugu ņemot Skandināvijā ieviesto vienoto apdrošināšanas sistēmu, šī apakškomiteja radīja sistēmu ar vienotiem apdrošināšanas sertifikātiem, t. i., apstiprinājumu par apdrošināšanas segumu vai apdrošināšanas polisi – starptautisko apdrošināšanas Zaļo karti.

Šo apdrošināšanas polisi (sertifikātu) autovadītājam, kas šķērsoja robežu, vajadzēja uzrādīt robežkontroles laikā, un viņam bija tādas pašas tiesības kā tad, ja viņš būtu apdrošināts saskaņā ar apmeklējamās valsts nosacījumiem tās noteiktajā apjomā.

ANO *ECE* Autotransporta apakškomiteja 1949. gada 25. janvārī arī apstiprināja Rekomendācijas Nr. 5, kas bija adresētas valdībām. Šīs Rekomendācijas (E/ECE/TRANS/145-E/EEC/TRANS SC1/C 39) satur Zaļās kartes sistēmas vadlīnijas,<sup>12</sup> kas bija un joprojām ir attiecīgās konvencijas pamats.

---

<sup>11</sup> 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. *Oficiālais Vēstnesis*. L103, 02.05.1972., 1–4; *Oficiālais Vēstnesis*. Īpašais izdevums latviešu valodā: 6. nod., 1. sēj., 10–12. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:31972L0166>

<sup>12</sup> United Nations Economic Commission for Europe. (1957). *ECE: The First Ten Years: 1947–1957*. Geneva, 67. Iegūts no: [https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/ECE\\_the\\_first\\_ten\\_years\\_ENG.pdf](https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/ECE_the_first_ten_years_ENG.pdf); 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. *Oficiālais Vēstnesis*. L103, 02.05.1972., 1–4; *Oficiālais Vēstnesis*. Īpašais izdevums latviešu valodā: 6. nod., 1. sēj., 10–12. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:31972L0166>

Starptautiskajā autotransporta apdrošinātāju konferencē, ko Londonā 1949. gadā sasauca Apvienotās Karalistes Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, notika vienošanās par Zaļās kartes sistēmas izveidošanu un tika izveidota arī Biroju padome (CoB).

Zaļās kartes sistēmas priekšplānā tika izvirzīti divi mērķi. Vispirms par pārrobežu ceļu satiksmi – to Eiropā vajadzēja atvieglot, atsakoties no pienākuma iegādāties apdrošināšanas segumu, kas noteikts apmeklējamā valstī, šajā nolūkā uz robežas noformējot apdrošināšanas polisi. Turklāt nevienu ceļu satiksmes negadījumā cietušo nedrīkstēja nostādīt neizdevīgākā situācijā, ja viņam kaitējumu nodarīja citā valstī reģistrēts mehāniskais transportlīdzeklis.

ANO izstrādātajās vadlīnijās bija paredzēts, ka katrā konvenciju atbalstījušajā valstī transportlīdzekļu apdrošinātāji izveido centrālo organizāciju, tā saukto biroju (Zaļās kartes biroju), kuru atzīst attiecīgās valsts valdība un kurš ir atbildīgs par Zaļās kartes sistēmas uzdevumu izpildi.

Katram nacionālajam Zaļās kartes birojam sākotnēji noteica pildīt divas svarīgākās funkcijas, lai nodrošinātu sistēmas funkcionēšanu. Pirmkārt, birojs saviem biedriem – transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošinātājiem – izsniedza starptautiskas apdrošināšanas sertifikātus (apdrošināšanas līguma veidlapas zaļā krāsā – tieši tāpēc to sāka dēvēt par Zaļo karti). Apdrošināšanas līgumu Zaļās kartes biroja biedri drīkstēja slēgt tikai ar biroja valstī reģistrētā transportlīdzekļa īpašnieku (šis nosacījums, kas ir saistīts ar Garantijas fonda darbības nodrošināšanas nepieciešamību, ir spēkā joprojām). Otrkārt, birojam bija pienākums regulēt atlīdzību lietas par ceļu satiksmes negadījumiem, kurus biroja valstī bija izraisījis ārvalstīs reģistrēts transportlīdzeklis, kura īpašnieka civiltiesiskā atbildība apdrošināta Zaļās kartes sistēmā.

Jau no paša sistēmas darbības sākuma apdrošināšanas atlīdzībām bija jāsedz cietušo zaudējumi saskaņā ar negadījuma valsts tiesību aktiem, lai nodrošinātu, ka ceļu satiksmes negadījumā cietušais vienmēr saņem kompensāciju saskaņā ar savas mītnes valsts standartu. Problēma ar zaudējumu novērtēšanu cietušajiem no citām valstīm, tiem pēc negadījuma atgriežoties savā mītnes valstī, tika apzināta vēlāk, un tās risināšanai Eiropas Savienības Tiesa veltījusi ne vienu vien savu nolēmumu, pakāpeniski attīstot izpratni par šo jautājumu.

Zaļās kartes sistēma attīstījās un aptvēra galvenokārt Eiropu, sākumā – valstis ap Vidusjūru, savukārt šobrīd sistēma aptver 48 valstis, arī četras valstis ārpus Eiropas. Lai pārvaldītu un koordinētu Zaļās kartes sistēmas darbību, tika izveidota Biroju padome (turpmāk – CoB), kas ir sistēmas dalībvalstu nacionālo biroju “jumta” organizācija. Tā atrodas Briselē un darbojas ANO aizbildnībā (ECE Sauszemes transporta komitejas Autotransporta apakškomitejas sastāvā). Biroju padomē ietilpst biroji no visām tām valstīm, kuras pievienojušās Zaļās kartes konvencijai.

CoB pirmā oficiālā plenārsēde notika 1951. gada novembrī. Tajā laikā Biroju padome pārstāvēja Beļģija, Čehoslovākija, Dānija, Francija, Grieķija, Īrija, Lielbritānija, Luksemburga, Nīderlande, Norvēģija, Somija, Šveice un Zviedrija. Biroju padomes sēdes laikā nacionālie biroji vienojās par konceptuāli svarīgiem jautājumiem Zaļās kartes sistēmas ieviešanā. Sākotnēji sekretariāta funkcijas tika uzticētas Lielbritānijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojam, tomēr 1991. gadā tas tika izveidots kā neatkarīga vienība.

1951. gadā notika pirmā CoB oficiālā sanāksme, kurā pieņēma paraugu nolīgumam starp nacionālajiem apdrošinātāju birojiem, akceptēja Zaļās kartes formātu, kā arī apstiprināja ECE deklarāciju, akceptējot apdrošināšanas tirgu gatavību grozījumiem valstu tiesību aktos, lai nodrošinātu Zaļās kartes sistēmas ieviešanu.

1951. gadā CoB uzņēma jaunu biedru – Vācijas Demokrātiskās Republikas biroju.

1952. gadā ANO ECE pieņēma Rezolūciju Nr. 43, formāli akceptējot Zaļās kartes sistēmu.

Ar 1953. gada 1. janvāri Zaļās kartes sistēma stājās spēkā, ieviešot to pilnībā.

Kopš 1953. gada CoB vēl uzņēma jaunus biedrus: 1953. gadā Itālijas, Spānijas un Portugāles birojus, 1954. gadā Austrijas un Serbijas birojus, 1958. gadā Polijas biroju, 1960. gadā Ungārijas biroju, 1964. gadā Turcijas biroju un 1965. gadā Rumānijas biroju.

1959. gadā pēc ANO ECE pieprasījuma Biroju padome ieviesa paraugu līgumam, kas slēdzams starp atsevišķiem valstu birojiem, lai veicinātu Zaļo karšu uzraudzības atcelšanu (*to facilitate the abolition of the presentation of Green Cards*).

1965. gadā tika pieņemts lēmums Zaļās kartes sistēmas aptverto teritoriju paplašināt ar dažām valstīm ārpus Eiropas: 1968. gadā sistēmā tika ietverts Izraēlas birojs, savukārt 1969. gadā Marokas un Tunisijas biroji.

1970. gadā Zaļās kartes sistēmai tika pievienots Islandes birojs, 1971. gadā Bulgārijas birojs un 1977. gadā Irānas birojs. Jaunu biedru uzņemšana turpinājās gan pirms, gan pēc Latvijas biroja iekļaušanas Zaļās kartes sistēmā 1998. gadā (Igaunijas birojs kļuva par sistēmas biedru agrāk – 1992. gadā, bet Lietuvas vēlāk – 2003. gadā). Krievijas birojs Zaļās kartes sistēmā tika uzņemts 2009. gadā, bet jaunākais sistēmā uzņemtais biedrs – Azerbaidžānas birojs – pievienojās 2016. gadā.

1972. gadā tika pieņemta Pirmā Eiropas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīva, ar kuru tika atcelta Zaļo karšu kontrole transportlīdzekļiem, kuri no vienas Eiropas Savienības (toreiz Eiropas Ekonomikas kopienas) dalībvalsts iebrauca citas dalībvalsts teritorijā.

1983. gadā tika pieņemta Otrā direktīva.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Padomes Direktīva 84/5/EEK (1983. gada 30. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. *Oficiālais Vēstnesis*. L008, 11.01.1984., 17–20; *Oficiālais Vēstnesis*. Īpašais izdevums latviešu valodā: 6. nod., 7. sēj., 3–6.

Savukārt Trešā Eiropas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīva tika pieņemta 1990. gadā.<sup>14</sup>

1984. gadā ANO ECE pieņēma Konsolidēto rezolūciju par autopārvadājumiem piemērojamo noteikumu atvieglošanu.<sup>15</sup> Dokumenta pirmajā nodaļā bija noteikts, ka valstīm jāprasa un jāatbalsta apdrošinātāju vienošanās, lai apdrošinātu valstī iebraucošo autobraucēju atbildību par trešo personu zaudējumiem, pamatojoties uz pielikumā Nr. 1 norādītajiem principiem, kas ir Zaļās kartes sistēmas pamatprincipi.

1991. gadā tika apstiprināta Biroju padomes konstitūcija un parakstīti vairāki nolīgumi starp nacionālajiem birojiem.<sup>16</sup>

2000. gadā pieņēma Ceturto Eiropas transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvu,<sup>17</sup> ar kuru apdrošinātājiem noteica pienākumu katrā dalībvalstī norīkot un pilnvarot savu pārstāvi, lai nodrošinātu jebkurai personai, kas ir cietusi ceļu satiksmes negadījumā citā dalībvalstī, kārtot zaudējumu kompensācijas prasību savā mītnes valstī.

2005. gadā pieņemtajā Piektajā Eiropas transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvā<sup>18</sup> tika ietverti laika gaitā uzkrājušies grozījumi iepriekš pieņemtajās direktīvās par transportlīdzekļu apdrošināšanas jautājumiem.

Visas piecas Eiropas transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas 2009. gadā tika konsolidētas sestajā direktīvā<sup>19</sup> (Kodificējošajā direktīvā), kas ir spēkā arī šobrīd, savukārt piecas iepriekš pieņemtās direktīvas attiecīgi vairs nav spēkā.

<sup>14</sup> Padomes Direktīva 90/232/EEK (1990. gada 14. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu. *Oficiālais Vēstnesis*. L129, 19.05.1990., 33–35; *Oficiālais Vēstnesis*. Īpašais izdevums latviešu valodā. 6. nod., 1. sēj., 249–251.

<sup>15</sup> UNECE. *Consolidated Resolution of the Economic Commission for Europe on the Facilitation of Road Transport*. Iegūts no: <https://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1re4.html>

<sup>16</sup> Council of Bureaux. *Documents of the Green Card Pillar*. Iegūts no: <https://www.cobx.org/article/46/documents-green-card-pillar>

<sup>17</sup> 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 (Ceturrtā direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu). *Oficiālais Vēstnesis*. L181, 20.07.2000., 65–74; *Oficiālais Vēstnesis*. Īpašais izdevums latviešu valodā: 6. nod., 3. sēj., 331–340.

<sup>18</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/14/EK (2005. gada 11. maijs), 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. *Oficiālais Vēstnesis*. L149, 11.06.2005., 14–21.

<sup>19</sup> 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 (kodificēta versija). *Oficiālais Vēstnesis*. L263, 07.10.2009., 11–31; *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103>

Kopš 2006. gada jūnija Biroju padome un Sekretariāts atrodas Briselē. Biroju padomes vadošās institūcijas ir Ģenerālā asambleja un Izpildkomiteja, kurā darbojas speciāli ievēlēti nacionālo biroju pārstāvji. Ģenerālā asambleja tiek sasaukta reizi gadā, un tajā piedalās visu biedru – nacionālo biroju – pārstāvji. Saskaņā ar Biroju padomes konstitūciju nepieciešamības gadījumā var tikt sasaukta Ģenerālās asamblejas ārkārtas sēde.

Izpildkomitejas sēdes notiek vairākas reizes gadā, sagatavojot lēmumu projektus, kurus izskata un apstiprina Ģenerālā asambleja, kā arī veicot darbības Ģenerālās asamblejas uzdevumā. Vēl Biroju padomes struktūru veido vairākas komitejas un darba grupas.

Šobrīd Eiropā sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana ir vispīrktākā apdrošināšanas līnija starp nedzīvības apdrošināšanas veidiem. Šī atbildības apdrošināšana, kas ir obligāta EEZ, nodrošina finansiālu aizsardzību pret zaudējumiem, kuri rodas ceļu satiksmes negadījumu rezultātā. Kopumā apdrošināšanas prēmijas saistībā ar transportlīdzekļiem 2018. gadā veidoja 35 % no visa īpašuma un negadījumu apdrošināšanas apjoma Eiropā un sasniedza 144 miljardus eiro.

### **1.5. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas vēsture Latvijas Republikā**

Pēc neatkarības atjaunošanas pagājušā gadsimta 90. gados jau 1993. gadā Latvijas Republikā pieņēma likumu “Par apdrošināšanu”,<sup>20</sup> ar kuru mēģināja regulēt apdrošināšanas tiesiskās attiecības visā to spektrā – gan līgumtiesības, gan apdrošinātāju darbības jautājumus – atbilstoši tābrīža izpratnei par šo jomu. Šis likums laika gaitā tika grozīts Eiropas Kopienas tiesību ietekmē un ir zaudējis spēku ar Apdrošināšanas sabiedrību un to uzraudzības likuma<sup>21</sup> pieņemšanu 1998. gada 10. jūnijā.

Vienlaikus 1998. gada 10. jūnijā tika pieņemts arī likums “Par apdrošināšanas līgumu”,<sup>22</sup> kas kļuva par pamatu Latvijas apdrošināšanas līgumtiesībām un bija spēkā līdz 2018. gada 1. jūnijam, kad to aizvietoja nedaudz modernizēts, taču diezgan līdzīgs tiesiskais regulējums – Apdrošināšanas līguma likums. Tādējādi

<sup>20</sup> Par apdrošināšanu: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Republikas Augstākās Padomes un Valdības Ziņotājs*. 3/4, 1993.

<sup>21</sup> Apdrošināšanas sabiedrību un to uzraudzības likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 188/189, 30.06.1998.

<sup>22</sup> Par apdrošināšanas līgumu: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 188/189, 30.06.1998.

1998. gadā pēc būtības notika apdrošināšanas tiesību sadalīšana līgumtiesību un apdrošināšanas darbību tiesiskajā reglamentācijā.

Runājot par apdrošināšanas līgumtiesībām, dažreiz tiek norādīts, ka eksistē vispārējais apdrošināšanas līguma regulējums un speciālās normas.<sup>23</sup> Apdrošināšanas līgumtiesību regulējums satur savas īpatnības ne tikai Latvijā, bet tas ir diezgan atšķirīgs arī citās, tostarp Eiropas Savienības, valstīs. Valstu [apdrošināšanas](#) līgumtiesības vienojošais aspekts ir apdrošināšanas darījuma būtība un vispārējie apdrošināšanas līgumtiesību principi, kas Latvijā jau likumā "Par apdrošināšanas līgumu" bija ielikti pareizi. Jāpiebilst, ka likuma teksta izveidošanā piedalījās Eiropas tiesību eksperti. Taču likuma piemērošanas gaitā izkristalizējās vairākas problēmas, kas attīstījās uz atšķirīgas un brīžiem nekoncekventas tiesu prakses fona. Jaunais, 2018. gadā pieņemtais Apdrošināšanas līguma likums tapa tieši tādēļ, lai risinātu šīs problēmas, un, šķiet, tajā tiešām veiksmīgi ir precizētas vairākas "vecās" normas, par kuru piemērošanu bija izvēršusies strīdi un radusies atšķirīga tiesu prakse.

Latvijas sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas attīstības vēsture sākās ar attiecīga likuma<sup>24</sup> pieņemšanu 1997. gada 13. martā. Tas stājās spēkā 1997. gada 1. septembrī. Šis bija pirmais Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums un, tāpat kā šobrīd spēkā esošais, paredzēja apdrošināt autoīpašnieku un lietotāju civiltiesisko atbildību pret zaudējumiem, ko tie radījuši trešajām personām. Šā likuma pieņemšana bija priekšnosacījums Latvijas dalībai Zaļās kartes sistēmā, un 1998. gada 1. jūlijā Latvija kļuva par pilntiesīgu Zaļās kartes sistēmas dalībvalsti.

Faktiski sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku obligātās apdrošināšanas sistēmas izveidošana sākās jau 1995. gada sākumā, kad Finanšu ministrijas institūcijai "Apdrošināšanas uzraudzības inspekcija" tika uzdots veikt priekšdarbus apdrošināšanas sistēmas normatīvās bāzes sagatavošanai.

Pirmā likuma izstrādāšana un pieņemšana ilga gandrīz divus gadus. Tā apstiprināšanas mēģinājumi grima diskusijās, vai šis apdrošināšanas veids nekļūs par neciešamu slogu Latvijas autobraucējiem, vai tas nebūs netaisnīgs apdrošinātāju peļņas avots. 1997. gadā Saeima beidzot pielika strīdiem punktu, apstiprinot likuma pirmo redakciju.

Lai Latvijā izveidotu sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas sistēmu un nodrošinātu tās darbību, jau 1995. gada 13. decembrī tika nodibināts Satiksmes birojs, pamatojoties uz

<sup>23</sup> Mantrovs, V. (2018). *Apdrošināšanas tiesības*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 226.

<sup>24</sup> Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: pieņemts 13.03.1997., stājās spēkā 08.04.1997., zaudēja spēku 01.05.2004. *Latvijas Vēstnesis*. 80/81, 25.03.1997.

Ministru kabineta 1995. gada 28. novembra noteikumiem Nr. 369 “Satiksmes biroja nolikums”.<sup>25</sup> Satiksmes birojs bija valsts institūcija, kas darbojās Finanšu ministrijas pārraudzībā. Pēc Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma pieņemšanas 1997. gadā Ministru kabinets apstiprināja jaunu Satiksmes biroja nolikumu<sup>26</sup> uz šajā likumā iekļautā deleģējuma pamata.

Kaut arī Satiksmes birojam bija publiskās personas (valsts iestādes), nevis apdrošinātāju apvienības statuss, kas īsti neatbilda ANO Rekomendācijās Nr. 5 noteiktajam, 1998. gada 1. jūlijā Latvija oficiāli kļuva par Zaļās kartes sistēmas dalībvalsti, savukārt Satiksmes birojs – par Zaļās kartes sistēmas Latvijas nacionālo biroju.

Zaļās kartes nacionālā biroja statuss nebija Zaļās kartes sistēmas attīstīto valstu un Eiropas Kopienas pamatprincipiem atbilstošs, turklāt, atšķirībā no valstu ar attīstītu tirgus ekonomiku prakses, ar pirmo likumu Latvijas likumdevējs mēģināja regulēt apdrošināšanas pakalpojumu cenas. Likuma tekstā likumdevējs bija fiksējis apdrošināšanas pamata tarifus, piešķirot Ministru kabinetam tiesības noteikt gala tarifus. Tādējādi Ministru kabinets bija apstiprinājis normatīvo aktu – attiecīgos noteikumus,<sup>27</sup> kuros tarifi tika izteikti tabulu veidā, saliekot tos pa transportlīdzekļu kategorijām un dalot atbilstīgi noteiktam riska kritēriju skaitam.

Nosakot apdrošināšanas pakalpojumu cenas, likumdevējs mēģināja kļiedēt bažas, ka apdrošinātāju peļņa, ņemot vērā šā apdrošināšanas veida obligātumu, varētu būt pārmērīgs slogs Latvijas transportlīdzekļu īpašniekiem. Vispārēja izpratne par konkurences iedarbību uz pakalpojumu cenām postpadomju Latvijā nebija attīstīta, un pilnībā izprast konsekvences šajā ziņā nebija iespējams, īpaši par tik sarežģītu komercdarbības veidu kā apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana.

Likumdevēja kļūda, regulējot cenas, ir acīmredzama, gan to vērtējot kontekstā ar konkurences tiesību pamatprincipiem un Eiropas Savienības darbības institūtiem, gan arī šī kļūda apstiprinājās vēsturiski – kaut arī regulētās cenas “uz papīra”

---

<sup>25</sup> Satiksmes biroja nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 369: 28.11.1995., izdoti saskaņā ar likuma “Par 1925. gada 1. aprīļa likuma “Ministru kabineta iekārta” atjaunošanu” 14. panta 3. punktu. *Latvijas Vēstnesis*. 192, 12.12.1995.

<sup>26</sup> Satiksmes biroja nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 182: 13.05.1997., izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 42. panta pirmo daļu. *Latvijas Vēstnesis*. 121, 16.05.1997.

<sup>27</sup> Noteikumi par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijām, to palielināšanas un samazināšanas kārtību un apdrošinātāja atbildības limitiem: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 199: 27.05.1997., izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14. panta otro daļu, 16. panta trešo daļu, 17. panta trešo daļu un 18. panta pirmo daļu. *Latvijas Vēstnesis*. 132, 30.05.1997.

eksistēja līdz 2004. gada 1. maijam, kad Latvija iestājās Eiropas Savienībā, tomēr šajā laikā apdrošinātāji obligātās apdrošināšanas pakalpojumiem deva atlaides, kuras pēdējā cenu regulēšanas gadā sasniedza pat 60 procentu no likumdevēja noteiktās cenas.

Turklāt valstij nebija atbilstošu datu, lai noteiktu korektu pakalpojuma cenu, jo likuma izstrādāšanas laikā – 1996. un 1997. gadā – statistiskā informācija par ceļu satiksmes negadījumos nodarītajiem zaudējumiem netika apkopota, zaudējumu noteikšana un to atlīdzināšana galvenokārt risinājās privātā līmenī, neiesaistot valsts institūcijas. Nebija precīzu datu arī par ceļu satiksmes negadījumu reālo skaitu, jo par negadījumiem bez ievērojamiem miesas bojājumiem bieži netika ziņots Valsts policijai, kurai bija pienākums veikt šādu negadījumu reģistrāciju. Tādējādi, lai noteiktu pamata prēmiju lielumu transportlīdzekļu kategorijām, vajadzēja izmantot pieņēmumus iedzīvotāju labklājības līmeņa, cenu un ārstēšanās izmaksu novērtēšanai, kā arī paļauties uz citu valstu pieredzi šā apdrošināšanas veida darbībā, kam gan ne tuvu nebija precīza rezultāta. Izskatot pirmo obligātās apdrošināšanas likumprojektu Saeimā, notika plašas debates tieši par apdrošināšanas prēmiju lielumu, tomēr sākotnēji ar likumu noteiktās pamata prēmijas vēlāk tika vairākkārt grozītas.

Interesanti, ka, par spīti acīmredzami aplamam cenu reglamentācijas pamatojumam no valsts puses un citiem šeit minētajiem pierādījumiem no prakses, diskusijas par nepieciešamību regulēt cenas šim obligātajam apdrošināšanas veidam turpinājās līdz pat 2019. gadam, kad Latvijas Konkurences padome pēc tirgus izpētes veikšanas izteica priekšlikumu cenu griestu noteikšanai, ko gan nekavējoties noraidīja Finanšu ministrija, ļoti pamatoti atsaucoties uz Eiropas Savienības konkurences tiesībām un Eiropas Savienības Tiesas praksi šajā jautājumā.

Tāpat vēsturiski apdrošināšanas pakalpojumu cenu valstiska regulēšana notika saskaņā ar 1997. gada Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu un atbilstīgi tam izdotajiem Ministru kabineta noteikumiem; uz tiem, tika noteikti pirmie obligātās apdrošināšanas tarifi. To pamatā bija sadalījums pa transportlīdzekļu kategorijām: vieglie, kravas automobiļi, autobusi, piekabes, traktori un to piekabes, motocikli. Šīs kategorijas atbilda attiecīgajam sadalījumam, kas tika noteikts ar Ministru kabineta noteikumiem par transportlīdzekļu tipiem un to reģistrāciju, un apdrošinātāji lielākoties to izmanto arī šobrīd, arī apkopojot datus par apdrošināšanas atlīdzībām. Katrā kategorijā bija noteikta pamata prēmija, kuru reizināja ar Ministru kabineta noteiktajiem riska koeficientiem, un rezultātu atspoguļoja tabulā. Riska kritēriju bija nedaudz, un tie ne vienmēr precīzi atbilda reālajiem riska faktoriem.

Valstij apstiprinot apdrošināšanas pakalpojumu cenas, tika ignorēts tas, ka tirgus ekonomikas attīstību un efektīvāku sabiedrības resursu izmantošanu



nodrošina konkurenci. Tieši konkurences ietekmē samazinās cenas un uzlabojas preču un pakalpojumu kvalitāte, kas savukārt palielina patērētāju izvēles iespējas. Ņemot vērā konkurenci un tirgus ekonomikas pamatprincipus, Latvijas apdrošinātāji jau no 1999. gada sāka piedāvāt saviem klientiem atlaides no likumdevēja un Ministru kabineta noteiktajām cenām. Interesanti, ka par atlaižu likumību strīdējās gan to piemērošanas laikā, gan arī vēlāk, kad 2004. gadā likums zaudēja spēku un tika nomainīts ar jaunu likumu, kam bija tāds pats nosaukums, bet tajā vairs nebija paredzēta iespēja valstij regulēt cenas. Par nodokļu iekasēšanu atbildīgās valsts institūcijas mēģināja aizliegt apdrošinātājiem attiecināt piešķirtās atlaides uz izdevumiem, nosakot aplikamo ienākumu, kas attiecīgi izraisītu uzņēmuma ienākuma nodokļa papildu maksājumus no tām summām, ko apdrošinātāji nemaz nav iekasējuši no saviem klientiem, piešķirot atlaides un nerespektējot valsts noteiktās cenas. Tomēr beidzot veselais saprāts uzvarēja, un pēc vairākām diskusijām Finanšu ministrija sniedza skaidrojumu, ka atlaides bija pareizi attiecinātas uz klientu piesaistīšanas izdevumiem, līdz ar to papildu nodokļu maksājumi nav jāveic. Būtu jāatzīmē arī konkurences ietekme valsts regulēto cenu laikā – tā bija tik spēcīga, ka apdrošināšanas kompānija “Alianse”, piešķirot klientiem nepamatoti lielas atlaides, bankrotēja.

Savukārt apdrošinātāja atbildības limiti, kurus tolaik noteica Latvijas Republikas Ministru kabinets,<sup>28</sup> bija apstiprināti minimālā apjomā, lai radītu iespēju dažu gadu laikā uzkrāt nepieciešamos līdzekļus obligātās apdrošināšanas sistēmas stabilai darbībai, kā arī veiktu šīs sistēmas izmēģinājumu un testēšanu. Sākotnēji noteiktie apdrošināšanas atlīdzību (apdrošinātāju atbildības) limiti bija visai nelieli. Sistēma testēšanu gan ir veiksmīgi izturējusi, tāpēc drīz limitus palielināja.

Limitus skāra vislielākās izmaiņas (sk. 1. tab.) gan pēc izmaiņu veikšanas biežuma, gan mēroga ziņā – pirmais limits zaudējumiem saistībā ar transportlīdzekļu bojājumiem tika noteikts tikai 2500 latu. Vērtējot atbildības limitu palielināšanu, jāatzīmē, ka Latvijas apdrošināšanas vēsturē līdz brīdim, kad pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā limiti tika ievērojami palielināti, bija ļoti neliels apdrošināšanas gadījumu skaits, kuros zaudējumi ceļu satiksmes negadījumā pārsniedza valsts noteikto limitu. No 2001. gada sākuma līdz 2004. gada 30. aprīlim tika veiktas tikai 42 izmaksas, kas bija lielākas par tolaik noteikto atbildības limitu (9000 latu).

<sup>28</sup> Noteikumi par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijām, to palielināšanas un samazināšanas kārtību un apdrošinātāja atbildības limitiem: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 199: 27.05.1997., izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14. panta otro daļu, 16. panta trešo daļu, 17. panta trešo daļu un 18. panta pirmo daļu. *Latvijas Vēstnesis*. 132, 30.05.1997.

1. tabula. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas atlīdzības limitu (latos) izmaiņas no 1997. gada līdz 2004. gada 1. maijam<sup>29</sup>

Izmaksas pamats	Limits, LVL	Darbības laiks (spēkā no – līdz)
1. Cietušā ārstēšana un pārejoša darbnespēja, <b>par katru cietušo personu</b>	2000	01.09.1997.–27.02.1999.
	4000	27.02.1999.–01.01.2001.
	10 000	01.01.2001.–01.05.2004.
2. Ceļu satiksmes negadījumā bojāgājušo personu apbedīšanas izdevumi, <b>par katru bojāgājušo personu</b>	400	01.09.1997.–01.05.2004.
3. Ceļu satiksmes negadījumā cietušajai personai nodarīts paliekošs darbspēju zudums, <b>gadā katrai cietušajai personai</b>	400	01.09.1997.–27.02.1999.
	800	27.02.1999.–01.01.2001.
	1000	01.01.2001.–01.05.2004.
4. Bojāgājušās personas apgādājamajiem, <b>gadā par katru ceļu satiksmes negadījumā bojāgājušo personu</b>	400	01.09.1997.–27.02.1999.
	800	27.02.1999.–01.01.2001.
	1000	01.01.2001.–01.05.2004.
5. Trešās personas transportlīdzekļa bojājums vai bojāeja, <b>visām trešajām personām</b>	2500	01.09.1997.–27.02.1999.
	4000	27.02.1999.–01.01.2001.
	9000	01.01.2001.–01.05.2004.
6. Ceļa, ceļa būvju un ēku bojājums vai iznīcināšana	500	01.09.1997.–27.02.1999.
	1000	27.02.1999.–01.01.2001.
	*	01.01.2001.–01.05.2004.
7. Cietušā mantas bojājums vai iznīcināšana	200	01.09.1997.–27.02.1999.
	400	27.02.1999.–01.01.2001.
	*	01.01.2001.–01.05.2004.
8. Videi nodarītie zaudējumi	200	01.09.1997.–27.02.1999.
	400	27.02.1999.–01.01.2001.
	1000	01.01.2001.–01.05.2004.

\* Iekļauta 5. izmaksas pamatā šajā tabulā.

Morālais kaitējums saistībā ar miesas bojājumiem ceļu satiksmes negadījumos Latvijas civiltiesībās līdz 2006. gada 1. martam, kad stājās spēkā attiecīgie Civillikuma grozījumi, nebija paredzēts, tāpēc arī šajā obligātajā apdrošināšanas veidā sākotnēji uz tā atlīdzināšanu nevarēja pretendēt.

<sup>29</sup> 1 lats = 1,4228718 eiro.

Latvijai virzoties uz iestāšanos Eiropas Savienībā šā gadsimta sākumā, bija jāveic nopietna valsts obligātās apdrošināšanas sistēmas reorganizācija, jo Latvijā spēkā esošais tiesiskais regulējums ļoti atšķīrās no Eiropas Savienības etalona.

Vispārēji jāatzīmē, ka laikā, kad tika veidots tiesiskais regulējums obligātās apdrošināšanas institūtam, Latvijā ne tikai neeksistēja atbilstošs apdrošināšanas tiesiskais regulējums, bet arī demokrātiskas valsts civiltiesību attīstība atradās sākumposmā un izpratne par civiltiesisko atbildību sabiedrībā un speciālistu vidū nebija līdz galam izveidojusies. Deliktatbildības institūts ar obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas ieviešanu Latvijas tiesību doktrīnā bija vāji attīstīts, turklāt izpratnei par civiltiesisko atbildību vispār vēl joprojām nepieciešama būtiska pilnveidošana.

1937. gadā pieņemto Latvijas Republikas Civillikumu 1993. gadā atjaunoja bez būtiskas pārveidošanas. Tomēr civiltiesību doktrīnas attīstība kopš divdesmitā gadsimta sākuma ir spērusi platu soli uz priekšu. Tas ievērojami apgrūtināja likumdevēja spēju izveidot sistēmiski korektu tiesisko regulējumu obligātajā apdrošināšanā. Likumā – gan 1997. gada redakcijā, gan arī šobrīd – tiek lietota nekorekta juridiskā terminoloģija un ir vērojami sistēmiski trūkumi.

Pirms Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā bija skaidrs, ka 1997. gada 13. martā pieņemtais Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums neatbilst Eiropas iepriekš minēto un toreiz spēkā esošo četru direktīvu prasībām, kā arī ANO *ECE* Sauszemes transporta apakškomisijas Rekomendācijās Nr. 5 (ar grozījumiem, kas veikti 2000. gada 16. novembrī) un Zaļās kartes sistēmas Biroju padomes konstitūcijā minētajiem noteikumiem. Tāpēc bija nepieciešams izstrādāt pilnīgi jaunu likuma redakciju, kā arī gādāt par atbilstības nodrošināšanu.

Jaunā likumprojekta izskatīšanas laikā Latvijas sabiedrībā bija ļoti daudz strīdu par obligātās apdrošināšanas sistēmas reorganizāciju – vairākas valsts institūcijas izteica šaubas par šādas kardinālas reorganizācijas tiesiskumu un lietderību. Diskusijas turpinājās līdz likuma pieņemšanas dienai, lai gan jau 2004. gada 9. janvārī par izstrādāto likumprojektu bija saņemts pozitīvs Eiropas Komisijas atzinums.

2004. gada 7. aprīlī pēc ļoti daudzu un dažādu argumentu un iebildumu izskatīšanas Saeima tomēr akceptēja Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu jaunā redakcijā. Likums stājās spēkā 2004. gada 1. maijā.

Ar jauno likumu apdrošinātāju atbildības limiti tika ievērojami palielināti. Tāpat šajā likumā arī bija paredzēts, ka standarta apdrošināšanas līgumus varēs slēgt uz trim, sešiem un deviņiem mēnešiem vai gadu, nevis uz īsāku termiņu, kā tas bija iepriekš. Obligātās apdrošināšanas polises ar jauno likumu ieguva spēku visās Eiropas Ekonomikas zonas valstīs, kā arī tika veikti grozījumi apdrošināšanas

segumā. Tomēr jaunais likums bija izveidots uz līdzšinējā likuma bāzes, un tajā tika atkārtotas visas iepriekš pieļautās kļūdas terminoloģijā un atsevišķu jautājumu risinājumos (izvērstāku analīzi sk. citās nodaļās).

Par spīti nepilnībām, jaunā likuma ieviestās pārmaiņas bija būtiskas. Tā, pamatojoties uz jauno tiesisko regulējumu, tika veikta iepriekš Finanšu ministrijas pārraudzībā esošās valsts institūcijas – Satiksmes biroja – reorganizācija. Būtībā Satiksmes biroju vienkārši likvidēja, tā saistības un tiesības pārņēma privāta institūcija, biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, kuru atbilstoši Biedrību un nodibinājumu likumam izveidoja visi Latvijā strādājošie sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai licencētie apdrošinātāji atbilstoši ANO *ECE* Sauszemes transporta apakškomisijas Rekomendācijās Nr. 5 un Zaļās kartes sistēmas Biroju padomes konstitūcijā minētajām prasībām.

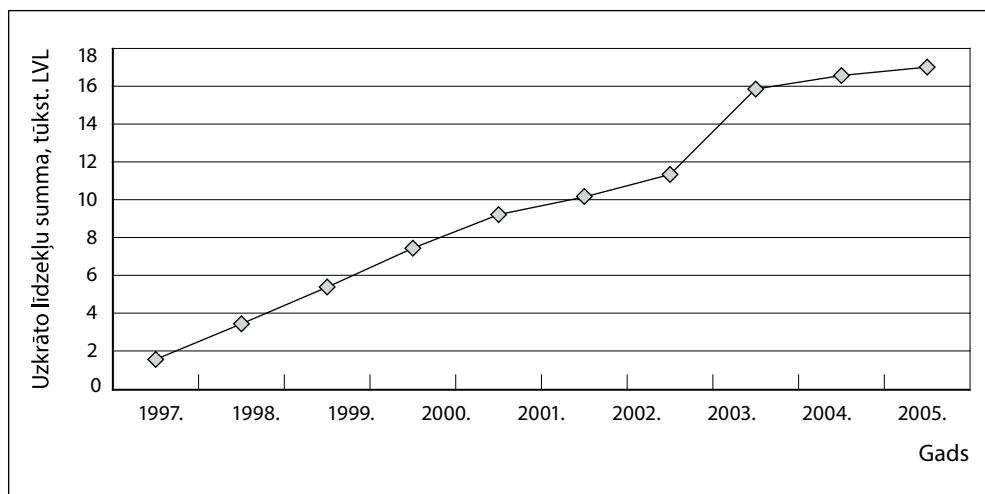
Garantijas fonds sākotnēji bija izveidots speciālā valsts budžeta statusā, no kura izmaksāja zaudējumu kompensācijas, ja satiksmes negadījuma izraisītājs nebija apdrošinājis savu civiltiesisko atbildību un citos gadījumos. Šo fondu no Finanšu ministrijas pārziņā esošā Satiksmes biroja pārņēma apdrošinātāju izveidotā biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, apvienojot līdzšinējo obligātās apdrošināšanas garantijas (rezerves) fondu ar šīs apdrošināšanas apdrošinājuma ņēmēju interešu aizsardzības fondu, no kura agrāk bija paredzēts maksāt atlīdzības apdrošinātāja maksātspējas gadījumā.

Šī reorganizācija vēl tās plānošanas laikā izraisīja satraukumu sabiedrībā. Vai privāta organizācija, kuras biedri turklāt ir komersanti, t. i., apdrošinātāji, spēs pildīt nopietnās funkcijas obligātās apdrošināšanas sistēmas uzturēšanai un attīstībai valsts mērogā? Vai ir pareizi bez atlīdzības nodot privātai struktūrai valsts mantu un naudu, t. i., garantijas un apdrošinājuma ņēmēju interešu aizsardzības fondu? Vēl likumprojekta izskatīšanas laikā šie jautājumi izraisīja strīdus un Valsts kancelejas un Ģenerālprokuratūras iebildumus, jo minētajos fondos tolaik bija uzkrāti 14 miljoni latu un šie naudas līdzekļi pēc sava juridiskā statusa bija daļa no valsts budžeta. Pēc prokuratūras uzskatiem, tolaik jaunajam birojam kā biedrībai vajadzēja nodot tikai tik daudz līdzekļu, par ko līdz fonda nodošanai būs pieprasītas atlīdzības, savukārt pārējā nauda jāieskaita valsts pamatbudžetā. Tomēr pret to iebilda apdrošinātāji, atgādinot, ka fondi tika veidoti nevis no valsts naudas, bet no apdrošinātāju savulaik izdarītajiem maksājumiem – no 1997. gada fondā bija jāieskaita 4 % no ikvienas obligātās apdrošināšanas polises cenas, kā arī 9 % no katras Zaļās kartes cenas (sk. 2. att.).

Tādējādi 2004. gada 1. septembrī Satiksmes birojam nācās izbeigt savu darbību un nodot visu – mantu, saistības, kā arī saistību nodrošinājumu – jaundibinātajai biedrībai “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, kura Latvijas Republikas Biedrību un nodibinājumu reģistrā tika reģistrēta 2004. gada 30. augustā.

Šis birojs arī šobrīd ir Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas Garantijas fonda turētājs, rīkojas ar šī fonda līdzekļiem, lemjot un atbildot par to izlietojumu. Birojs pilda arī klasiskās Zaļās kartes biroja informācijas un kompensācijas iestādes funkcijas. Vēl birojs veic sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tehnisko ekspertu sertificēšanu un apmācību (kvalifikācijas celšanu), kas ir Latvijas likumdevēja īpašs deleģējums (tehnisko ekspertu sertificēšanas prakse Eiropas valstīs ir atšķirīga, un šādi tehniskos ekspertus citās valstīs nesertificē).

Pēc obligātās apdrošināšanas sistēmas reorganizācijas 2004. gadā apdrošināšanas tarifi pilnībā tika atbrīvoti no valsts regulējuma. Tomēr vēl diezgan ilgu laiku Latvijas apdrošinātāji cenu noteikšanai lielākoties turpināja izmantot tos pašus nedaudzos riska kritērijus, kas figurēja ar jaunā likuma pieņemšanu spēku zaudējušos Ministru kabineta noteikumos. Tas bija saistīts ar to, ka analīze par citu faktoru ietekmi uz riska iestāšanās varbūtību iepriekš netika veikta un nebija uzkrāti nepieciešamie dati. Turklāt papildu kritēriju noteikšana varēja pagarināt līguma slēgšanas procesu, kura ērtība un ātrums bija viens no konkurences cīņas elementiem, un papildu informācijas pieprasīšana riska izvērtēšanai ietekmētu apdrošinātāju konkurētspēju.



2. attēls. Garantijas fondā uzkrātie naudas līdzekļi no 1997. gada līdz 2006. gada 30. jūnijam, latos

Avots: Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs.

Tomēr ar laiku apdrošinātāji sāka apzināt arvien vairāk reālo riska kritēriju, jo apdrošināšanas pakalpojumu cenas noteikšana atbilstoši riska līmenim ļāva piesaistīt zema riska klientus par tiem atbilstošām cenām un šādi nostiprināt savas pozīcijas tirgū. Taču sabiedrība šai obligātajai apdrošināšanai vēl joprojām piedēvē caurspīdīguma trūkumu. Tas izskaidrojams ar apdrošinātāju atšķirīgu pieeju, izvēloties cenu noteikšanas principus. Būtībā cenu diferenciacija atkarībā no daudziem kritērijiem var tikt apšaubīta, jo šo kritēriju ietekmi uz risku ir visai grūti aprēķināt tik nelielā tirgū kā Latvijā.

Tāpat Latvijas apdrošinātāji, konkurējot savā starpā, mēdza obligātajai apdrošināšanai nepamatoti samazināt cenas, lai piesaistītu jaunus vai noturētu esošos klientus. Šādai pieejai bija stabili negatīvs apdrošinātāju darbības tehniskais rezultāts, un situācija šajā ziņā sāka uzlaboties tikai nesen.

Sākot ar 2004. gada 1. maiju, maksimālā atlīdzība par bojātu īpašumu tika noteikta 70 tūkstoši latu, savukārt par kaitējumu cilvēka veselībai – 250 tūkstoši latu, kas bija minimāli iespējamie apdrošināšanas atbildības limiti Eiropas Savienības obligātās apdrošināšanas sistēmā. Šie limiti bija pakāpeniski būtiski jāpalielina, kā tas bija paredzēts Piektajā transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvā.

Virzot jaunās prasības attiecībā uz obligātās apdrošināšanas atbildības limitiem, Eiropas Komisija vadījās pēc tā, ka bija nepieciešams pilnībā kompensēt visus iespējamus izdevumus negadījumos cietušajiem ar nopietnām traumām, ņemot vērā negadījumu ar šādiem cietušajiem zemo frekvenci. Attiecīgi zaudējumu atlīdzības minimālajam apmēram, pēc Eiropas Komisijas aplēsēm, bija jābūt 1 000 000 eiro par bojātu vai bojāgājušu mantu un citiem ar miesas bojājumiem nesaistītajiem zaudējumu veidiem, kā arī 350 000 eiro par vienu cietušo vai 5 000 000 eiro par vienu negadījumu neatkarīgi no cietušo skaita, kas tiek uzskatīts par pamatotu un adekvātu apmēru.

Tomēr bija arī paredzēts, ka dalībvalstis, ja tas nepieciešams, var noteikt pārejas periodu līdz pieciem gadiem no dienas, kad tiek ieviesta Piektā direktīva, lai piemērotu zaudējumu segšanas minimālo apmēru. Latvijas Republika izvēlējās šo iespēju izmantot un noteica pārejas periodu. Jau 2003. gadā attiecībā uz Piektās direktīvas par transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas projektu Latvija sniedza atbildi, kurā identificēja iespējamās problēmas, ko radītu strauja apdrošināšanas limitu paaugstināšana valstī, norādot uz Latvijai vēlamo pārejas periodu – pieciem gadiem – pēc direktīvas spēkā stāšanās direktīvā noteikto apdrošināšanas limitu sasniegšanai.

Tomēr obligātās apdrošināšanas atlīdzību situāciju Latvijā visvairāk ietekmēja apdrošināšanas spēkā esamības teritorija, nevis atbildības limiti. Ar sistēmas darbības sākumu 1997. gadā apdrošināšanas teritorija bija ierobežota ar Latvijas valsts teritoriju. Tāpēc situācija ar apdrošināšanas atlīdzībām un tās attīstības tendences bija diezgan vienkārši empiriski pārskatāmas.

Ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā 2004. gada 1. maijā ar likumu tika noteikts, ka obligātās apdrošināšanas līgumam, nomaksājot vienu prēmiju, ir jābūt spēkā visās Eiropas Ekonomikas zonas valstīs. Savukārt zaudējumu apmēra noteikšana jāveic pēc tās valsts tiesībām, kur noticis negadījums. Bet vidējais apdrošināšanas atlīdzības apmērs vecajās Eiropas valstīs tolaik bija līdz 10 reizēm lielāks nekā Latvijā.

No 2004. gada 1. maija Latvijā tika ieviestas arī citas obligātās apdrošināšanas seguma izmaiņas, piemēram, tika paredzēta atbildība par nemateriālajiem zaudējumiem – šeit likumdevēja pieļautās kļūdas vēlāk izraisīja nopietnas problēmas apdrošināšanas nozares pārstāvjiem. Būtībā jau sākotnēji nebija korekti noteikt nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanu ar apdrošināšanas atlīdzību, neesot tiesiskajam regulējumam par šādiem zaudējumiem civiltiesībās līdz brīdim, kad 2006. gada 1. martā spēkā stājās Civillikuma 1635. panta grozījumi par tiesībām uz morālā kaitējuma kompensāciju. Visas problēmas šajā jomā nav līdz galam atrisinātas līdz pat šim brīdim.

Tāpat, sākot ar 2005. gada 1. janvāri, apdrošinātājiem tika uzlikts pienākums atlīdzināt valsts izmaksātās pensijas un pabalstus, pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem, kuri gan bija pieņemti ar ievērojamu nokavējumu.<sup>30</sup> Par problēmām ar valsts sociālās apdrošināšanas sistēmas maksājumu statusu – vai tie ir vai nav cietušo zaudējumi civiltiesību izpratnē –, kā arī saistībā ar dubultu negadījumu administrēšanu var strīdēties vēl joprojām.

Kopumā gan jāpiebilst, ka apdrošināšanas seguma būtiska paplašināšanās, kā arī apdrošināšanas prēmijas atbrīvošana no valsts reglamentācijas neradīja strauju obligātās apdrošināšanas prēmijas un atlīdzības pieaugumu pēc 2004. gada 1. maija, bet gan saglabājās iepriekšējo gadu tendences (sk. 3. att.).

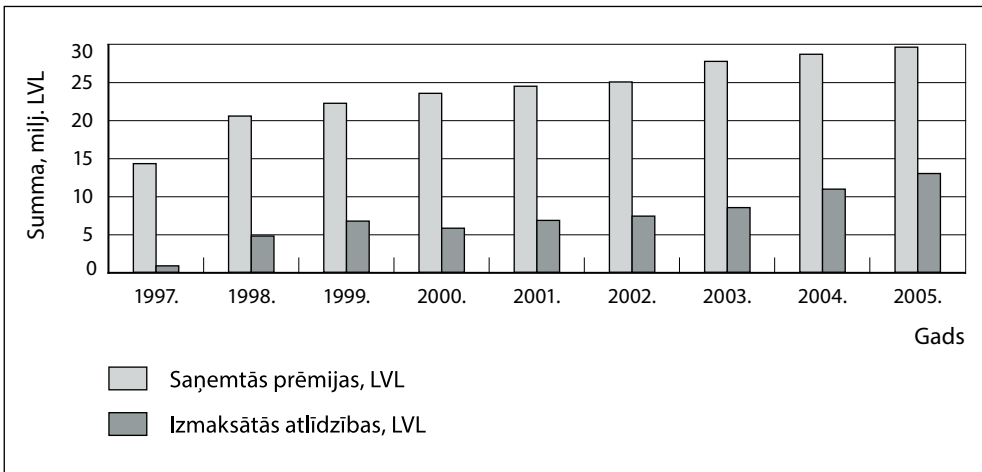
Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā Latvijas apdrošināšanas tirgū parādījās jauni dalībnieki – 2005. gadā par darbības sākšanu paziņoja jauns apdrošinātājs AAS “Seesam Latvia”, un 2006. gadā Latvijas obligātās apdrošināšanas sistēmā tika uzņemts vēl viens biedrs – AAS “Baltijas apdrošināšanas nams”. Tirgus dalībnieku skaita palielināšanās vēl vairāk palielināja konkurenci obligātās apdrošināšanas tirgū. Konkurences ietekmē Latvijas apdrošinātāji 2005. gadu noslēdza ar negatīvu tehnisko rezultātu – mīnus 292 tūkstošiem latu, turklāt izmaksāto atlīdzību apjoms pieauga straujāk nekā saņemtās prēmijas, un šāda tendence saglabājās vēl vairākus gadus.

---

<sup>30</sup> Noteikumi par valsts budžeta un pašvaldību budžetu izdevumu atlīdzināšanas apmēru un kārtību, nodrošinot ārstēšanu, rehabilitāciju, tehniskos palīgīdzekļus un pensiju un pabalstu izmaksas: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 92: 31.01.2006., izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 24. panta trešo daļu, nav spēkā no 09.12.2015. *Latvijas Vēstnesis*, 32, 23.02.2006.

Obligātās apdrošināšanas sistēmas stabilizācija Latvijā turpinājās, vairākkārt grozot tiesisko regulējumu – to pielāgojot izpratnei par pareizu sistēmas darbību, kas ne vienmēr bija sistēmiski pareizs risinājums. Sistēmas īpatnības un Eiropas Savienības tiesību attīstība prasa uzlabojumus arī šobrīd.

Turpmāk šajā pētījumā tiek apskatīts sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tiesiskais regulējums un ar to saistītie problēmjautājumi.



3. attēls. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijas un izmaksātās atlīdzības (latos) no 1997. līdz 2005. gadam

Avots: Ceļu satiksmes drošības direkcija, Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs.



## **2. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana Latvijas tiesībās**

### **2.1. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas vieta apdrošināšanas tiesiskajā regulējumā Latvijā un Eiropas Savienībā**

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana ir civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veids, kas Latvijā tiek regulēts ar Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likumu (19. panta pirmās daļas 10. punkts). Šis veids ietver to, ka tiek apdrošināta personas – sauszemes transportlīdzekļu īpašnieka vai lietotāja – civiltiesiskā atbildība un apdrošināšanas objekts ir šī atbildība. Atšķirībā no brīvprātīgajiem civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidiem, kuru galvenais mērķis ir pasargāt apdrošinātāja klientu no riska iestāšanās negatīvajām sekām, pārņemot šā riska iestāšanās finansiālās sekas no klienta, civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšanas veida galvenais mērķis ir aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo intereses (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 2. pants). Tieši tāpēc šis apdrošināšanas veids ir paredzēts kā obligāts visās Eiropas Ekonomikas zonas valstīs, pamatojoties uz vienoto attiecīgajās direktīvās paredzēto regulējumu. Tas gan nenozīmē, ka pats apdrošinātais transportlīdzekļa īpašnieks vai lietotājs negūst labumu no apdrošināšanas – līdzīgi kā citos atbildības apdrošināšanas veidos apdrošinātais apdrošinātajā daļā pēc būtības tiek atbrīvots no negadījuma izraisīšanas finansiālajām sekām, jo zaudējumus, par kuriem tas ir civiltiesiski atbildīgs, saskaņā ar apdrošināšanas līgumu apdrošinātajā daļā sedz apdrošinātājs.

Saskaņā ar sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku (tiesīgo lietotāju) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu apdrošināšanas atlīdzība var tikt izmaksāta tikai gadījumā, ja šī atbildība iestājas, un apdrošināšanas atlīdzības apmērs ir zaudējumu apmērs, kura kompensēšanu vispārējais regulējums civiltiesībās uzliek konkrētajā gadījumā transportlīdzekļa īpašniekam vai tiesīgajam lietotājam. Apdrošināšanas līgumā kompensējama zaudējumu apmērs tiek ierobežots ar šā līguma noteikumiem, tomēr nekādā veidā neierobežojot paša apdrošinātā civiltiesisko atbildību attiecībā pret cietušajiem.

Apdrošināšanas veidi, kas ir obligāti un tāpēc visai būtiski Eiropas Savienībā pakļauti unifikācijai, attīstās ievērojamā Eiropas tiesību ietekmē, taču civiltiesiskās atbildības regulējums Eiropas Savienībā unificēts nav. Līdz ar to civiltiesiskās atbildības iestāšanās priekšnoteikumi, ja zaudējumu notikums ir noticis Latvijā, ir mēļjami Latvijas civiltiesībās, un tiesiskais regulējums šajā jomā attīstās galvenokārt nacionālajā līmenī.

Jāņem vērā, ka sauszemes transportlīdzeklis tradicionāli tiek uzskatīts par paaugstinātas bīstamības avotu, un, ieviešot sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu kā obligātu, pamatā civiltiesībās esošā problēma ar paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka atbildību tiek risināta šīs apdrošināšanas ietvaros.

## **2.2. Transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas līguma saturs, veidi un spēkā esamība**

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1. panta 3. punktā tiek sniegta apdrošināšanas līguma definīcija – respektīvi, līgums ir vienošanās, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa īpašnieks uzņemas saistības maksāt apdrošināšanas prēmiju noteiktajā termiņā un apmērā, kā arī izpildīt citas noteiktās saistības, bet apdrošinātājs uzņemas saistības izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, iestājoties apdrošināšanas gadījumam. Tas norāda uz apdrošinātāja saistību līgumisko pamatu Civillikuma 1402. panta izpratnē.

Latvijas komerciesībās – tas ir atzīts gan doktrīnā, gan juridiskajā praksē – komercdarījuma jēdzieni tiek saistīti ar komersantu kā darījuma dalībnieku. Tikai gadījumā, ja komersanta noslēgtais darījums nav saistīts ar tā komercdarbību, šis darījums nebūs atzīstams par komercdarījumu.

Savukārt no Komerclikuma un Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likuma normām ir secināms, ka apdrošināšanas līgums ir komercdarījums. Saskaņā ar Komerclikuma 389. pantu arī gadījumā, ja darījums ir komercdarījums tikai vienam no darījuma dalībniekiem, Komerclikuma noteikumi par komercdarījumiem ir vienlīdz piemērojami arī pārējiem darījuma dalībniekiem, ciktāl normatīvajos aktos patērētāju tiesību aizsardzības jomā vai citos likumos nav noteikts citādi.

Jāpiemin, ka negadījumu izraisījušās personas civiltiesiskās saistības, kuru pamatā ir pienākums atlīdzināt šajā negadījumā cietušā zaudējumus, ir saistības, kas rodas no neatļautas darbības Civillikuma izpratnē – tās ir saistības no delikta vai deliktatbildība, kas ir saistāma ar ārpuslīgumiskās civiltiesiskās atbildības iestāšanos. Tomēr, pamatojoties uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumu, negadījuma izraisītāja maksāšanas pienākumu, atlīdzinot cietušā zaudējumus – ne visus pilnībā, bet līgumā noteiktajā apjomā –, pārņem apdrošinātājs. Slēdzot apdrošināšanas līgumu, apdrošinātājs uzņemas līgumsaistības attiecībā pret savu klientu,

nevis pret cietušo, un par to klients attiecīgi veic apdrošinātājam samaksu, maksājot apdrošināšanas prēmiju.

Lai gan sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgums ir obligāti slēdzams, lai aizsargātu ceļu satiksmes negadījumos cietušos, tomēr reālu mantisko labumu no apdrošināšanas atlīdzības gūst apdrošinājušies transportlīdzekļu īpašnieki, jo arī tad, ja cietušajiem tikai un vienīgi tiek kompensēti nodarītie zaudējumi, atjaunojot mantisko stāvokli, kāds ir bijis pirms negadījuma, personai, kuras civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta, gadījumā, ja šī atbildība iestājas, nav pašai jāgādā naudas līdzekļi cietušā zaudējumu kompensēšanai – tos sedz apdrošinātājs saskaņā ar noslēgto līgumu šajā līgumā noteiktajā apjomā. Turklāt uz šiem zaudējumiem cietušajam ir tiesības jebkurā gadījumā – neatkarīgi no tā, ir vai nav noslēgts apdrošināšanas līgums, kā arī neatkarīgi no tā, vai šāda apdrošināšanas līguma noslēgšana ir noteikta ar likumu kā obligātā prasība vai ne. Savukārt apdrošinātajiem transportlīdzekļu īpašniekiem, ņemot vērā noslēgto apdrošināšanas līgumu, nav jātērē savi līdzekļi zaudējumu kompensēšanai cietušajam, kas būtu jādara gadījumā, ja apdrošināšanas līgums nebūtu noslēgts.

Vērtējot Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma un Apdrošināšanas līguma likuma (līdz 2018. gada 1. jūnijam likuma “Par apdrošināšanas līgumu”) normas par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, var secināt, ka obligātās apdrošināšanas objekts pēc būtības neatšķiras no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas objekta pēc Apdrošināšanas līguma likuma – abos gadījumos tā ir personas civiltiesiskā atbildība. Tas arī pilnīgi saskan ar Eiropas Savienības regulējumu par apdrošināšanas veidiem, kas Latvijas tiesībās ir implementēts Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likuma 19. pantā (pirms 2015. gada 1. jūnija Apdrošināšanas sabiedrību un to uzraudzības likuma 12. pantā).

Tas atbilst arī Eiropas Savienības Tiesas atziņām. Tā Eiropas Savienības Tiesa apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14<sup>31</sup> norādīja, ka apdrošinātāja pienākums segt apdrošinātā civiltiesisko atbildību attiecībā pret cietušo izriet no līguma ar apdrošināto, savukārt nosacījumi, kādos apdrošinātājs var īstenot negadījumā cietušā tiesības attiecībā pret negadījuma izraisītājiem, ir noteikti tās valsts tiesībās, kas piemērojamas apdrošināšanas līgumam un kas noteiktas atbilstoši Romas I regulas<sup>32</sup> 7. pantam. Turpretī tiesību akti, kas piemērojami, nosakot personas, kuras

<sup>31</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14 *ERGO Insurance SE / If P&C Insurance AS un Gjensidige Baltic AAS / PZU Lietuva UAB DK*. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62014CJ0359>

<sup>32</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I). *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex%3A32008R0593>

jāatzīst par atbildīgām, kā arī iespējamai atbildības sadalei šo personu un to apdrošinātāju starpā, ir jānosaka saskaņā ar Romas II regulas<sup>33</sup> 4. un nākamajiem pantiem.

Latvijas tiesībās šī atziņa tika nostiprināta prakse apkopojumā “Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās”, un tā tiek skaidrota šādi: “Apdrošināšanas tiesības ir viena no civiltiesību (privāttiesību) apakšnozarēm, kura aptver tiesiskas attiecības, kuras tiek dibinātas uz apdrošināšanas līguma pamata. Latvijas tiesas ir konsekventi klasificējušas apdrošināšanas līgumu kā saistību tiesību līgumu, norādot uz to, ka [a]pdrošināšanas tiesības pieder pie saistību tiesībām, jo, noslēdzot līgumu, puses rada saistību attiecību, kurā nosaka katra dalībnieka tiesības un pienākumus” (sk. tiesas apkopojuma 7. lpp.). Tomēr Latvijas tiesās ir skatīti gadījumi, par kuriem tiesa secinājusi, ka apdrošinātāja saistībām uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma pamata ir likumisks raksturs.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līguma veidi saskaņā ar Latvijā spēkā esošo tiesisko regulējumu ir standartlīgums, robežlīgums un Zaļā karte.

Ņemot vērā to, ka obligātās apdrošināšanas objekts ir gan transportlīdzekļa īpašnieka, gan šā transportlīdzekļa tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība, obligātās apdrošināšanas līgumu par katru ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekli slēdz konkrētā transportlīdzekļa īpašnieks, savukārt gadījumos, ja īpašnieks transportlīdzekli nodevis lietošanā citai personai, apdrošināšanas līgumu, tai skaitā par labu īpašniekam, slēdz transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs. Tādējādi administratīvi par apdrošināšanas veikšanu, piedaloties ceļu satiksmē, ir atbildīgs tas, kurš transportlīdzekli vada, izņemot attiecībā uz juridiskās personas darbinieku – šajā gadījumā apdrošināšanas pienākumu likumdevējs ir uzlicis darba devējam.

No Eiropas Savienības tiesībām izriet, ka dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta. Sedzamās atbildības apjoms un apdrošināšanas seguma noteikumi ir noteikti Kodificējošajā direktīvā 2009/103/EK, kas ir iepriekš pieņemto vairāku šīs jomas direktīvu konsolidēta versija.

Tādējādi arī Latvijas likumdevējs ir noteicis katra transportlīdzekļa īpašnieka pienākumu Eiropas Ekonomikas zonas teritorijā piedalīties ceļu satiksmē tikai ar spēkā esošu transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās

---

<sup>33</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II). *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32007R0864>

apdrošināšanas līgumu – tas var būt standartlīgums vai Eiropas Ekonomikas zonā spēkā esoša Zaļā karte.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā paredzēts, ka **standartlīgums** ir apdrošināšanas līgums, kuru slēdz attiecībā uz Latvijas Republikā reģistrētu vai atsavinātu transportlīdzekli vai citā valstī atsavinātu vai no uzskaites noņemt, vai arī jaunu transportlīdzekli, lai to reģistrētu Latvijas Republikā. Standartlīguma darbības teritoriju izvēlēties nevar, un tas ir spēkā visās Eiropas Ekonomikas zonas valstīs un citās valstīs, kas pievienojušās 2002. gada 30. maija daudzpusējam nolīgumam starp Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu un citu asociēto valstu nacionālajiem apdrošināšanas birojiem.<sup>34</sup>

Tomēr transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs var standartlīguma vietā izvēlēties noslēgt starptautisku apdrošināšanas līgumu – **Zaļo karti**. Šis līgums tiek noslēgts attiecībā uz transportlīdzekli, kas piedalās ceļu satiksmē valstī, kura ir Zaļās kartes sistēmas dalībvalsts. Attiecīgajā valstī reģistrēta transportlīdzekļa īpašnieks starptautisku apdrošināšanas līgumu var noslēgt tikai ar apdrošinātāju, kas ir šis valsts biroja biedrs.

Zaļās kartes sistēma primāri, bet ne ekskluzīvi ir Eiropas sistēma. Tā šobrīd iekļauj lielāko daļu Eiropas valstu, bet ne visas. Visas Eiropas Ekonomikas zonas valstis ir Zaļās kartes sistēmas dalībnieces, jo šajās valstīs transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšana bija un ir obligāta saskaņā ar attiecīgajām direktīvām. Vēl šī sistēma ietver dažas Vidusjūras un Tuvo Austrumu valstis. Tiek plānots Zaļās kartes sistēmas teritoriju paplašināt arī turpmāk.

Zaļā karte ir spēkā apdrošināšanas līgumā norādītajās valstīs, ko apdrošinājuma ņēmējs var izvēlēties, slēdzot līgumu. Tomēr Eiropas Ekonomikas zonas teritorija tikai pilnībā var būt iekļauta vai izslēgta no valstu saraksta, kurās apdrošināšana ir spēkā.

**Robežapdrošināšanas līgums** ir apdrošināšanas līgums, kas tiek noslēgts attiecībā uz transportlīdzekli, kurš reģistrēts valstī, kas nav Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācija, bet ar kuru vēlas piedalīties ceļu satiksmē Eiropas Ekonomikas zonas teritorijā un Šveices Konfederācijā. Robežapdrošināšanas līgums ir spēkā Eiropas Ekonomikas zonas teritorijā un Šveices Konfederācijā.

Neatkarīgi no brīža, kad apdrošināšanas līgums noslēgts, apdrošināšanas aizsardzības spēkā esamībai līgumā tiek noteikts konkrēts laikposms, kas var sākties gan brīdī, kad apdrošināšanas līgums tiek noslēgts, gan arī vēlāk. Apdrošināšanas posmam jābūt norādītam apdrošināšanas līgumā, un tas ir apdrošināšanas līguma

---

<sup>34</sup> Agreement between the national insurers' Bureaux of the Member States of the European Economic Area and other Associate States. *Council of Bureaux*. Iegūts no: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf)

būtiska sastāvdaļa, jo apdrošinātājs norēķinās ar cietušajiem sava apdrošinātā vietā tieši par šajā laikā izraisītajos ceļu satiksmes negadījumos radītajiem zaudējumiem.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 9. pantā noteikti apdrošināšanas līguma termiņi un spēkā stāšanās. Eiropas Savienības tiesībās nav paredzēts obligātās apdrošināšanas līguma termiņa imperatīvs regulējums, un to vispār varētu atstāt līgumslēdzēju ziņā, ņemot vērā darījumu brīvības principu.

Jāatzīmē, ka lielākajā daļā Eiropas valstu obligātās apdrošināšanas līgumus slēdz uz gadu, un dažu valstu tiesībās paredzēts, ka starp secīgi noslēgto līgumu apdrošināšanas posmiem nedrīkst būt pārtraukumu, ja transportlīdzeklī šajā laikā ir tiesības piedalīties ceļu satiksmē.

Latvijas likumdevējs ir izvēlējis strikti noteikt, ka līgumslēdzējas puses var vienoties par apdrošināšanas laiku tikai uz trim, sešiem, deviņiem vai divpadsmit mēnešiem (kopš 2021. gada 1. jūlija – arī uz vienu mēnesi). Obligātās apdrošināšanas līguma termiņš jaunā likuma pieņemšanas procesā, Latvijai iestājoties Eiropas Savienībā 2004. gadā, bija plašu sabiedrības diskusiju objekts. Šo diskusiju laikā tika pausts viedoklis, ka, liedzot iespēju noteikt apdrošināšanas līguma termiņu īsāku par trīs mēnešiem, apdrošinātājiem tiek nodrošināta papildu peļņa, jo daļu laika apdrošinātie transportlīdzekļi netiks izmantoti ceļu satiksmē, bet naudu par šo laiku apdrošinātājs tik un tā iekasēs. Diskusijās tikpat kā pilnībā tika ignorēta konkurences ietekme uz apdrošināšanas pakalpojumu cenu, kā arī tas, ka transportlīdzekļa izmantošana neaprobežojas tikai ar braukšanu pa ceļu un zaudējumi transportlīdzekļa īpašniekam jāsedz jebkuras transportlīdzekļa izmantošanas rezultātā – pat tad, ja tas novietots stāvēšanai garāžā.<sup>35</sup>

Lai gan apdrošināšanas līgumā ir noteikts apdrošināšanas periods, šā līguma spēkā esamība ir atkarīga vēl no dažiem apstākļiem.

Transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas objekts ir šā īpašnieka un transportlīdzekļa tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība. Tādējādi, mainoties transportlīdzekļa īpašniekam, apdrošināšanas objekts, par kuru tika slēgts apdrošināšanas līgums, vairs nepastāv, un arī pats līgums nevar būt spēkā esošs.

Apdrošināšanas objekts ir apdrošināšanas līguma būtiska sastāvdaļa. Tāpēc līdz ar transportlīdzekļa īpašnieka maiņu esošā apdrošināšanas polise vairs nav spēkā. Ja pēc transportlīdzekļa atsavināšanas jaunais transportlīdzekļa īpašnieks nav noslēdzis savas civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumu, viņš

<sup>35</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2019. gada 20. jūnija spriedums lietā C-100/18 un tajā minētā judikatūra.

nav izpildījis obligātās apdrošināšanas pienākumu un ar iegādāto transportlīdzekli ceļu satiksmē piedalīties nedrīkst.

Civillikuma 987. pantā paredzēts, ka īpašuma tiesību pāreja kustamās lietas ieguvējam atsavināšanas darījumā notiek ar šīs lietas nodošanu. Ar nodošanu jaunais ieguvējs iegūst īpašuma tiesību uz lietu tādā pašā apmērā, kādā tā bijusi iepriekšējam īpašniekam, kas šo lietu atdod.

Civillikuma 989. pantā paredzēts, ka lietas nodošanai vajadzīgs tiesiskais pamats, lai īpašuma tiesība pārietu ar nodošanu, un ar to vien, ka lietas īpašnieks to atsavinājis, vēl nepietiek, lai īpašuma tiesība uz lietu pārietu uz tās ieguvēju, ja līdz ar to nav izpildīts otrs nepieciešamais noteikums, proti, šās lietas nodošana jaunajam ieguvējam.

Ar personas nāvi tās īpašuma tiesība pāriet uz viņa mantiniekiem saskaņā ar Civillikuma 1034. pantu. Tādējādi transportlīdzekļa īpašnieka nāve ir uzskatāma par brīdi, kad transportlīdzekļa īpašuma tiesības pāriet no vienas personas uz otru.

Apdrošināšanas līguma likumā attiecībā uz apdrošināšanas līgumiem, kuru apdrošināšanas objekts ir manta, paredzēts, ka kustamā vai nekustamā īpašuma īpašnieka nāves gadījumā apdrošināšanas līgums paliek spēkā līdz mantnieka apstiprināšanai mantojuma tiesībās, izņemot gadījumus, kad apdrošināšanas periods izbeidzas agrāk vai apdrošināšanas līgums ir izbeigts šajā likumā paredzētajos gadījumos (likuma 47. panta ceturtā daļa). Attiecībā uz apdrošināšanas līgumiem, kuru apdrošināšanas objekts ir kustamā vai nekustamā īpašuma īpašnieka civiltiesiskā atbildība, līdzīga rakstura tiesiskais regulējums Latvijā nepastāv.

Lai noskaidrotu, kādu sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskā atbildība ir obligāti apdrošināma, jāieskatās Kodificējošās direktīvas 1. pantā, kur transportlīdzeklis ir definēts kā jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkura piekabe neatkarīgi no tā, vai tā ir piekabīnāta. Šīs direktīvas 3. pantā ir noteikts, ka katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.

Ceļu satiksmes likuma pirmā panta 24. punktā transportlīdzekļa īpašnieks ir definēts kā fiziska vai juridiska persona, kurai pieder transportlīdzeklis. Ceļu satiksmē iesaistītos transportlīdzekļus reģistrē saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 10. pantu. Transportlīdzekļa reģistrācija ir administratīva atļauja izmantot to ceļu satiksmē, un šī reģistrācija nenodibina īpašuma tiesības. Reģistrācijā norādei uz transportlīdzekļa īpašnieku ir informatīvs raksturs, ņemot vērā, ka transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots un īpašnieks par to ir īpaši atbildīgs. Tiesu praksē gan šī reģistrācija tiek atzīta par prezumpciju tam, ka persona ir transportlīdzekļa īpašnieks – transportlīdzekļa īpašnieks ir tas, kas par tādu ir

reģistrēts transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā. Šo prezumpciju ar atbilstošiem pierādījumiem var apgāzt tas, kas apgalvo pretējo.<sup>36</sup>

Vienīgais izņēmuma gadījums, kurā transportlīdzekļa īpašnieka maiņa neietekmē apdrošināšanas līguma spēkā esamību, Latvijas tiesībās šobrīd ir noteikts attiecībā uz līzīgā iegādātu transportlīdzekli – obligātās apdrošināšanas līgums turpina darboties arī tad, ja transportlīdzekļa turētājs kļūst par tā īpašnieku vai otrādi.

Lietojot transportlīdzekli, tā īpašnieka vai tiesīgā lietotāja pienākums ir pārliecināties, ka apdrošināšanas polise ir spēkā esoša, un tikai tad piedalīties ceļu satiksmē.

### 2.3. Biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” statuss un funkcijas

Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Iekšzemes transporta komitejas Autotransporta apakškomitejas 1949. gada 25. janvārī pieņemto Rekomendāciju Nr. 5 1. punkta “a” un “b” apakšpunktā paredzēts, ka Zaļo karšu ieviešanai apdrošinātāji katrā valstī izveido centrālo organizāciju (biroju), kas saviem biedriem – apdrošinātājiem – izsniedz apdrošināšanas Zaļās kartes, kuras ir derīgas vienā vai vairākās valstīs. Šīs rekomendācijas ir publicētas Zaļās kartes Biroju padomes mājaslapā.<sup>37</sup>

Kodificējošās direktīvas 1. panta 3. punktā noteikts, ka valsts apdrošinātāju apvienība ir profesionāla organizācija, kas izveidota saskaņā ar ANO rekomendācijām un apvieno apdrošināšanas sabiedrības, kurām valstī ir atļauts veikt transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. Kodificējošās direktīvas 1. panta 5. punktā definēts, ka Zaļā karte ir starptautiska apdrošināšanas apliecība, kas izdota valsts apdrošināšanas apvienības vārdā.

Zaļās kartes valsts birojs bez iepriekš minētā pilnvarojuma apdrošinātājiem, kam mūsdienās ir tikai formāls raksturs, pilda vēl šādas trīs svarīgas funkcijas, bez kurām obligātās apdrošināšanas sistēmas darbība nebūtu iespējama: informācijas centra, garantijas fonda un kompensācijas iestādes funkciju.

Informācijas centra būtiskā nozīme parādās tad, kad ceļu satiksmes negadījumā cietušajam jānoskaidro negadījuma izraisītāja civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs,

<sup>36</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās, 2015, 3.3 punkts. *Latvijas Republikas Augstākā tiesa*. Iegūts no: <https://www.at.gov.lv/lv/tiesu-prakse/tiesu-prakses-apkopojumi/civiltiesibas>

<sup>37</sup> Council of Bureaux. *Recommendation on Insurance of Motorists against Third Party Risks*. Iegūts no: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/RecommendationNo5-EN.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/RecommendationNo5-EN.pdf)



jo tas kompensē zaudējumus. Tādēļ ir jānodrošina iespēja šo apdrošinātāju bez liekiem sarežģījumiem noskaidrot. Cietušajam operatīvi būtu jāsaņem informācija par negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju, lai varētu pie tā vērsties ar zaudējumu kompensācijas pieteikumu. Tādējādi kādam ir jāuztur datubāze par visiem transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumiem, turklāt nepieciešams, lai datiem no šīs datubāzes būtu viegli piekļūt. Zaļās kartes konvencijas dalībvalstu prakse gan rāda, ka informācijas centra funkcijas var tikt nodalītas un atsevišķos gadījumos tās var pildīt arī speciāli pilnvarota valsts iestāde.

Birojs administrē speciālo Garantijas fondu, balstoties uz obligātās apdrošināšanas mērķi, t. i., uz ceļu satiksmes negadījumos cietušo interešu aizsardzību. Jau no sistēmas pirmsākuma bija skaidrs, ka vienmēr īstenot šo mērķi būs iespējams vien tad, ja tiks atrisināts jautājums par zaudējumu kompensāciju cietušajiem arī tajos gadījumos, ja atbildīgais transportlīdzekļa lietotājs pretēji likuma prasībai nebūs noslēdzis obligātās apdrošināšanas līgumu. Kaut arī šādu līgumu slēgšana par katru ceļu satiksmē izmantojamo transportlīdzekli ir obligāta, praksē var būt tā, ka šis apdrošināšanas pienākums nav izpildīts. Lai cietušie negadījumos, kurus izraisījis neapdrošināts transportlīdzekļa lietotājs, nebūtu nelabvēlīgākā situācijā, salīdzinot ar citiem, jau kopš Zaļās kartes sistēmas izveidošanas bija paredzēts, ka katrā valstī jāveido līdzekļu uzkrājumi, proti, speciāls fonds, no kura jāizmaksā zaudējumu atlīdzība arī tad, ja zaudējumus nodarījušais transportlīdzekļa lietotājs nav apdrošinājis savu civiltiesisko atbildību.

Likumsakarīgi, ka šādu līdzekļu uzkrājumu avots ir apdrošināšanas prēmijas, ko apdrošinātāji iekasē par obligātās apdrošināšanas pakalpojumiem. Vēl arī nepieciešams izveidot iestādi vai organizāciju šo uzkrājumu pārvaldīšanai vai deleģēt šo uzdevumu jau esošai iestādei vai organizācijai. Šos uzkrājumus obligātajā apdrošināšanā nosauca par Garantijas fondu, un tā pārvaldnieks katrā valstī ir šīs valsts Zaļās kartes birojs.

Nemot vērā personu pārvietošanās un uzturēšanās brīvību Eiropā, sistēmai jābūt tādai, lai ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem garantētu efektīvu zaudējumu kompensācijas pieteikumu nokārtošanu cietušā mītnes valstī arī tad, ja zaudējumu nodarītājs un tā civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs ir no citas Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai asociētās valsts vai negadījums ir noticis ārvalstīs. Eiropas Savienības tiesību aktos un Zaļās kartes konvencijas dokumentos paredzēts, ka katrā dalībvalstī tiek izveidota iestāde, kas pilda garantijas fonda un kompensācijas iestādes funkcijas, – tie ir nacionālie Zaļās kartes biroji.

Latvijā Zaļās kartes Biroju padomes biedrs, kā arī transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas Garantijas fonda administrators un kompensācijas iestāde ir biedrība "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju

birojs”, kas pilda arī informācijas centra funkcijas. Pēc sava tiesiskā statusa birojs ir biedrība, kas nodibināta atbilstoši Biedrību un nodibinājumu likumam. Šajā biedrībā ir apvienojušies visi apdrošinātāji, kuriem ir tiesības veikt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu Latvijā.

Birojs ir izveidojis un uztur datubāzi. To izmanto Latvijā strādājošie apdrošinātāji, kas tiešsaistē slēdz sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumus. Dati par noslēgtajiem līgumiem tiek iekļauti šajā datubāzē (izņemot informāciju par apdrošināšanas prēmiju, kas ir komerciāla informācija, kuras izplatīšana un apstrāde tiek aizsargāta konkurences dēļ). Lai cietušais varētu noskaidrot, pie kura apdrošinātāja tam ir jāvērsas, lai iesniegtu kompensācijas pieteikumu par ceļu satiksmes negadījumā nodarītajiem zaudējumiem, informācija par konkrēta transportlīdzekļa īpašnieka apdrošinātāju konkrētā datumā ir pieejama biroja mājaslapā [www.ltab.lv](http://www.ltab.lv). Informācija par obligātās apdrošināšanas līgumiem tiek sniegta arī atbildīgajām valsts institūcijām to funkciju izpildei. Šādi biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” Latvijā pilda informācijas centra funkciju.

Lai būtu iespējams nodrošināt zaudējumu kompensāciju cietušajiem tad, ja negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs nav noslēdzis savas atbildības apdrošināšanas līgumu, apdrošinātāji veic iemaksas speciāli izveidotā Garantijas fondā, veidojot nepieciešamo līdzekļu uzkrājumu. Garantijas fonda līdzekļi nav saistīti ar valsts budžetu. Tie veidojas galvenokārt no apdrošinātāju saņemto apdrošināšanas prēmiju atskaitījumiem, kā arī no citiem ienākumiem. Garantijas fonda darbību administrē biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, nodrošinot zaudējumu kompensāciju izmaksu no Garantijas fonda likumā noteiktajos gadījumos.

No Garantijas fonda līdzekļiem sedz no fonda izmaksājamo atlīdzību regulēšanas<sup>38</sup> izdevumus, kā arī izmaksā zaudējumu atlīdzību strīdīgās situācijās vai citos starptautiskajos līgumos paredzētajos gadījumos. Garantijas fonda izveidošanas, uzkrāšanas un administrēšanas kārtības ievērošanu uzrauga valsts.

Ja cietušajam zaudējumu kompensāciju sedz no Garantijas fonda, tad šā fonda administrētājs izmaksātās summas apmērā izvirza prasību neapdrošinātā transportlīdzekļa lietotājam, kas ir atbildīgs par zaudējumu nodarīšanu. Gadījumā, ja zaudējumus no Garantijas fonda kompensē par ārvalstīs reģistrēta transportlīdzekļa lietotāju, šāda prasība tiek izvirzīta apdrošinātājam, kurš ir apdrošinājis negadījuma izraisītāja civiltiesisko atbildību, un tas nevar atteikties izpildīt šo prasību. Šeit biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” pilda kompensācijas iestādes

---

<sup>38</sup> Atlīdzību regulēšana – process pēc pieteikuma par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu līdz lēmumam par to.

funkcijas, administrējot atlīdzību izmaksas to zaudējumu segšanai, kurus nodarījis Zaļās kartes sistēmas valstī reģistrētais transportlīdzeklis iepriekš minētajos gadījumos.

Kaut arī Latvijas tiesībās tas nav noteikts *expressis verbis*, biroja statuss nav aprobežots tikai ar privātpersonu biedrības statusu, kuru dibina, pamatojoties uz Biedrību un nodibinājumu likumu (saskaņā ar likumu biedrība ir brīvprātīga personu apvienība, kas nodibināta, lai sasniegtu statūtos noteikto mērķi, kam nav peļņas gūšanas rakstura).

Likumdevējs dalību šajā organizācijā ir noteicis kā obligātu visiem apdrošinātājiem, kuri darbojas transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas jomā, tāpēc šī privātā organizācija ir tiesīga visiem šiem apdrošinātājiem izvirzīt prasību kļūt par tās biedriem un finansēt valsts uzticētā uzdevuma izpildi.

Eiropas Savienības dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, lai būtu apdrošināta civiltiesiskā atbildība attiecībā uz to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas to teritorijā. Ņemot vērā cietušo aizsardzības nozīmīgumu, katra dalībvalsts izveido iestādi, kas vismaz Eiropas Savienības tiesībās paredzētajā apjomā kompensē kaitējumu īpašumam vai par miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, attiecībā uz kuriem nav izpildīts apdrošināšanas pienākums.<sup>39</sup>

Šādos gadījumos minētās iestādes iejaukšanās ir paredzēta, lai izlīdzinātu to, ka dalībvalsts nav izpildījusi savu pienākumu raudzīties, lai būtu apdrošināta civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā.<sup>40</sup>

Runājot par šīs iestādes īpašo statusu, būtu jāatzīmē, ka Eiropas Savienības Tiesa pielīdzina šo iestādi organizācijām, kas pilda īpaši uzticētas valsts funkcijas. Jautājums ir ticis aktualizēts saistībā ar direktīvu normu tiešu iedarbību. Eiropas Savienības Tiesa jau iepriekš vairākās lietās ir nospriedusi, ka direktīvas beznosacījuma un pietiekami precīzas normas var tikt izmantotas pret organizācijām vai struktūrām, kuras ir valsts pakļautībā vai kontrolē vai kurām ir īpašas pilnvaras, salīdzinot ar noteikumiem, kas piemērojami attiecībās starp privātpersonām, tostarp apdrošinātājiem.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 2013. gada 11. jūlijā lietā *Gabor Csonka u. c. pret Magyar Allam*, Nr. C-409/11, 29. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62011CJ0409>

<sup>40</sup> Turpat, 31. punkts.

<sup>41</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1990. gada 12. jūlijā lietā *Foster u. c. pret British Gas plc.*, Nr. C-188/89. *EUR-Lex*. Iegūts no: [https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM\\_INIT=ALL\\_ALL&DTS\\_SUBDOM=ALL\\_ALL&DTS\\_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469](https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469)

Atbilstoši Eiropas Savienības tiesību atziņām organizācijas vai struktūras ir pielīdzināmas valsts struktūrām vai nu tāpēc, ka tās ir publisko tiesību juridiskās personas, kuras plašākā nozīmē veido valsti, vai arī tāpēc, ka tās ir kādas valsts iestādes pakļautībā vai kontrolē, vai arī tāpēc, ka kāda valsts iestāde tām ir uzticējusi veikt uzdevumu sabiedrības interesēs un tām šai nolūkā ir piešķirtas minētās īpašās pilnvaras.

Tādējādi, kaut arī biedrība "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" ir privāto tiesību subjekts (līdzīgi kā Zaļās kartes biroji citās konvencijas valstīs), valsts noteica tai uzdevumus sabiedrības interesēs, šim nolūkam piešķirot īpašas pilnvaras salīdzinājumā ar noteikumiem, kas piemērojami attiecībās starp privātpersonām. Tas nozīmē – var uzskatīt, ka attiecībās ar citām personām šādi organizācijai ir īpašs valsts pārstāvja statuss. Tas ir pamatots ar to, ka Latvijas likumdevējs ir sasaistījis apdrošinātāja dalību biedrībā "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" un šīs biedrības administrētajā Garantijas fondā ar apdrošinātāja tiesībām sniegt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas pakalpojumus.

Lai gan privātpersonas var atsaukties uz direktīvas normām ar tiešu iedarbību attiecībā pret tādu privāto tiesību subjektu, kuram dalībvalsts uzticējusi veikt uzdevumu sabiedrības interesēs, kas ir pilnvaras apdrošinātājiem, kuri darbojas attiecīgās dalībvalsts transportlīdzekļu apdrošināšanas tirgū, izvirzīt prasību kļūt par tā dalībnieku un to finansēt,<sup>42</sup> tomēr tas nebūtu iespējams attiecībā uz apdrošinātājiem, kas arī ir privātpersonas.<sup>43</sup> Latvijā gan tas, šķiet, ne vienmēr tiek uztverts atbilstoši, risinot civiltiesiskos strīdus saskaņā ar valsts obligātās apdrošināšanas tiesisko regulējumu un konstatējot tā neatbilstību direktīvu prasībām. Par to turpmāk tiek sniegta izvērstāka analīze.

#### 2.4. Saskaņotais paziņojums

Vēsturiski ar ceļu satiksmes negadījumu noformējumu apdrošinātāji ir bijuši saistīti ļoti cieši, un Eiropas valstīs, kurās jau sen lielākai daļai šādu negadījumu izskatīšanā nav paredzēta valsts līdzdalība, šis noformējums vai, pareizāk sakot, standartizēta noformējuma trūkums radīja sarežģījumus negadījuma apstākļu noskaidrošanā.

<sup>42</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 2017. gada 10. oktobrī lietā *Elaine Farrell pret Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General, Motor Insurers Bureau of Ireland*, Nr. C-413/15. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2017:745>

<sup>43</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 2018. gada 7. augustā lietā *C-122/17, David Smith/ Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General*, 8. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62017CA0122>

Lai šīs problēmas risinātu, ir radīts saskaņotais paziņojums par ceļu satiksmes negadījumu (*European Accident Statement*, turpmāk – *EAS*), kas ir standarta veidlapa, kura šobrīd visā Eiropā ir pieejama daudzās valodās. *EAS* palīdz iegūt saskaņotu faktu izklāstu par negadījumu un šādi palīdz apdrošinātājiem pārbaudīt negadījuma apstākļus un lemt par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

Autortiesības uz *EAS* pieder Eiropas Apdrošinātāju asociācijai (*Insurance Europe*). Bet biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” ir deponējusi saskaņotā paziņojuma (*EAS*) latvisko versiju.

Kaut arī sākotnēji šī standarta veidlapa bija apdrošinātāju radīta, lai palīdzētu saviem klientiem pareizi piefiksēt ceļu satiksmes negadījumu apstākļus apdrošināšanas atlīdzības pieteikšanai, Latvijā ar imperatīvu tiesisko regulējumu ir noteikts, kādos gadījumos tiek aizpildīts saskaņotais paziņojums, kas ir alternatīvs veids tai ceļu satiksmes negadījuma noformēšanai, ko veic Valsts policija. Šis veids šobrīd ir iespējams, vienīgi ievērojot nosacījumu, ka negadījumā ir iesaistīti tikai divi transportlīdzekļi, un ir noformējams pēc abu ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju piekrišanas.

Latvijā saskaņotie paziņojumi ceļu satiksmes negadījumu noformēšanas praksē tika ieviesti pakāpeniski – sākumā tie bija izmantojami, tikai iesaistot negadījuma noformēšanā Valsts policiju. 2003. gada augustā tika apstiprināti grozījumi Ceļu satiksmes likumā, kas stājās spēkā 2004. gada 1. janvārī. Tie atcēla iepriekš obligāto ceļu policijas piedalīšanos ceļu satiksmes negadījuma noformēšanā. Punktu šajā jautājumā pielika Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnijā apstiprinātie ceļu satiksmes noteikumi jaunajā redakcijā, kuros bija paredzēts, ka saskaņotie paziņojumi ir tiesiski izmantojami ceļu satiksmes negadījumu noformēšanā gadījumos, ja tajos ir iesaistīti divi transportlīdzekļi un nav cietuši cilvēki, nav nodarīti bojājumi trešās personas mantai (kas nav transportlīdzeklis), kā arī sadursmē iesaistītajiem transportlīdzekļiem nav radušies bojājumi, kuru dēļ tie nespēj vai tiem ir aizliegts turpināt ceļu. Šī atsauce uz bojājumiem, kas ir tieši Latvijas “izgudrojums”, bija radīta kā alternatīva priekšlikumam par zaudējumu summas ierobežojumiem, ko varētu būt visai sarežģīti noteikt negadījuma vietā.

Citās Eiropas valstīs, kurās izmanto *EAS* veidlapu, ir citi nosacījumi (parasti tie aptver plašāku gadījumu loku).

Transportlīdzekļu vadītāju uzticība jaunajai sistēmai laika gaitā pieauga, un biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” statistika, piemēram, par 2022. gada pirmajiem trim mēnešiem, rāda, ka 69 % negadījumu bijuši reģistrēti ar saskaņoto paziņojumu.<sup>44</sup> Attīstoties jaunajām tehnoloģijām, šobrīd veidlapas vietā iespējams izmantot arī mobilo aplikāciju.

<sup>44</sup> Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs. Iegūts no: <https://www.ltab.lv/spapp/>

## 2.5. Zaļās kartes sistēma un pārrobežu negadījumu administrēšana

Zaļās kartes sistēma speciāli veido pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzības mehānismu, šobrīd tajā uz vienotiem principiem apvienotas 48 dalībvalstis, kuras pārstāv 47 nacionālie apdrošinātāju biroji.

Sistēmai ir divējāds mērķis. No vienas puses, tai ir jāatvieglo robežu šķērsošana, atbrīvojot autovadītājus no nepieciešamības slēgt obligātās apdrošināšanas līgumu uz šo 48 dalībvalstu robežām. Autovadītājs tiek atbrīvots no pienākuma noslēgt attiecīgajā valstī noteikto obligātās apdrošināšanas līgumu uz robežas, ja viņam ir Zaļā karte, kas ir starptautisks apdrošināšanas līgums. Lai sasniegtu šo mērķi, Zaļās kartes sistēmas dalībnieku apdrošināšanas polises tiek savstarpēji atzītas. Zaļās kartes sistēma nodrošina to, ka katrā dalībvalstī pastāv nacionālais birojs, kas ir atbildīgs par citu valstu transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumos nodarīto zaudējumu lietu kārtošānu savā valstī un koordinē savas valsts transportlīdzekļu negadījumos ārvalstīs nodarītā kaitējuma zaudējumu atlīdzināšanu.

No otras puses, mērķis ir atvieglot apdrošināšanas atlīdzību dokumentācijas nokārtošanu, lai nodrošinātu, ka ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem nevajadzētu raizēties par to, ka viņiem traumas vai bojājumus izraisījis ārvalstu autobraucējs, nevis kāds, kas pastāvīgi uzturas valstī, kurā noticis negadījums.

Lai gan katram nacionālajam apdrošinātāju (Zaļās kartes) birojam ir noteikta ekskluzīva kompetence administrēt tā darbības valstī notiekošos ceļu satiksmes negadījumus un izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību cietušajiem atbildīgā apdrošinātāja vārdā, tomēr apdrošinātajiem – sistēmas dalībniekiem – ir tiesības citās iesaistītajās valstīs iecelt korespondentu, kas to pašu šā apdrošinātāja vārdā dara biroja vietā. Korespondenta izvēli apstiprina attiecīgās valsts nacionālais apdrošinātāju birojs. Tā ir iespēja, nevis pienākums, un, ja apdrošinātājs to kādā valstī nav izdarījis, tā pārstāvis negadījumu administrēšanā šajā valstī ir nacionālais apdrošinātāju birojs.

Savukārt, ja ir iecelts korespondents, tas izskata visas cietušo zaudējumu atlīdzināšanas prasības, kas saistītas ar negadījumiem, kurus korespondenta valstī izraisījis apdrošinātāja apdrošinātais transportlīdzekļa īpašnieks. Nacionālais apdrošinātāju birojs valstī, kurā noticis negadījums, garantē korespondenta atlīdzību izskatīšanas procesa kvalitāti, turpinot uzņemties galīgo atbildību par cietušajiem nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu.

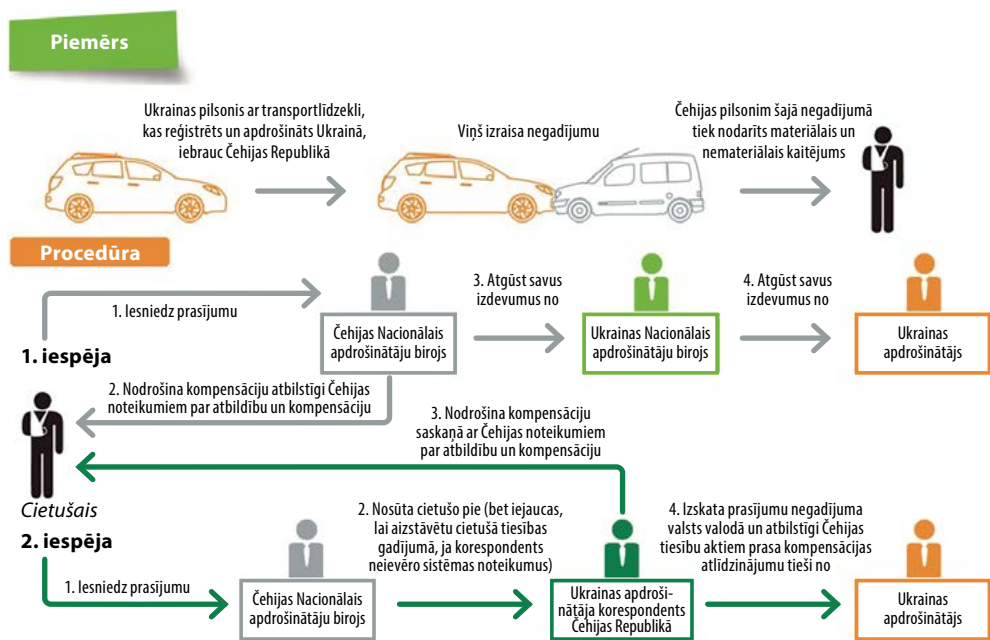
Biroju Padomē ir apstiprināts normatīvais dokuments par pārrobežu zaudējumu regulēšanu – tas ir Iekšējās kārtības nolikums (*Internal Regulations*).<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Council of Bureaux. *International Regulations*. Iegūts no: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/Internal-regulations-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/Internal-regulations-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf)

Paskaidrojuma rakstā ir paredzēts, ka katrs birojs sagatavo dokumentu (lai nodrošinātu lielāku pārskatāmību un, ja iespējams, publicēšanu savā tīmekļa vietnē), kas ir pieejams visiem kandidātiem uz korespondenta amatu, kas reģistrēts attiecīgajā valstī, lai izskaidrotu nosacījumus, ar kuriem birojs korespondentam piešķir, noraida vai atsauc apstiprinājumu.

Zaļās kartes sistēmas darbības piemēra shematisku atspoguļojumu sk. 4. attēlā.<sup>46</sup>

Korespondentu sistēma ir jānošķir no prasību pārstāvju sistēmas, kurā apdrošinātājam nav sniegta tik plaša rīcības brīvība, bet ir uzlikts pienākums norīkot pa vienam pārstāvim katrā Eiropas Ekonomikas zonas valstī un Šveices Konfederācijā, lai apdrošinātāja vārdā tas administrētu cietušo prasības par zaudējumu atlīdzību, ja negadījums ir noticis apdrošinātāja reģistrācijas valstī, bet cietušais ir no citas valsts un izvēlas kārtot prasību par zaudējumu atlīdzību savā valstī. Šis pienākums ir paredzēts direktīvās (šobrīd – Kodificējošajā direktīvā) un attiecīgi implementēts dalībvalstu nacionālajās tiesībās.



4. attēls. Pārrobežu negadījumu administrēšana atbilstoši Zaļās kartes sistēmai

Avots: Zaļās Kartes Biroju padome.

<sup>46</sup> Council of Bureaux. *The Green Card system*. Iegūts no: <https://www.cobx.org/article/3/green-card-system>

Latvijas tiesībās tas ir ietverts Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 17. panta trešajā daļā. Tajā ir noteikts, ka apdrošinātājs katrā Eiropas Ekonomikas zonas valstī un Šveices Konfederācijā pilnvaro pārstāvjus, kas šīs valsts valodā kārtos Eiropas Ekonomikas zonas valstī un Šveices Konfederācijā dzīvojošo fizisko personu un reģistrēto juridisko personu prasības pret apdrošinātājiem sakarā ar apdrošināšanas gadījumiem, kuri notikuši Eiropas Ekonomikas zonas valstīs un Šveices Konfederācijā, kas nav cietušās fiziskās personas pastāvīgās dzīvesvietas valsts vai juridiskās personas reģistrācijas valsts, un kuros zaudējumu nodarījis transportlīdzeklis ar Latvijas Republikas transportlīdzekļa reģistrācijas numura zīmi, un pieņem lēmumus par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu vai atteikumu izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, kā arī nodrošina apdrošināšanas atlīdzības izmaksu. Apdrošinātāja pārstāvis ir attiecīgās Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācijas rezidents.

Apdrošinātāju pilnvaroto pārstāvju saraksts tiek paziņots nacionālajam apdrošinātāju birojam, kas par to informē cietušos, lai tie varētu iesniegt atlīdzības pieteikumus savā dzīvesvietas vai reģistrācijas vietas valstī neatkarīgi no tā, kur negadījums ir noticis.



### **3. Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība kā apdrošināšanas objekts**

#### **3.1. Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības tiesiskā regulējuma vispārējais ietvars**

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana ir viens no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidiem, tā apdrošināšanas objekts – transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība. Tomēr šim veidam ir diezgan sarežģīta organizatoriskā struktūra un īpaši cietušo aizsardzības mērķi.

Tas apstiprināts arī Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 3. panta pirmajā daļā, kurā noteikts, ka obligātās apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai.

Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana ir iespējama tikai pēc kompensācijas principa, kas nozīmē, ka apdrošinātājs ar apdrošināšanas atlīdzību var kompensēt tikai cietušā zaudējumus, kad iestājas apdrošinātā civiltiesiskā atbildība par tiem.

Princips, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas atlīdzībai jāsedz cietušo zaudējumi un šī atlīdzība nedrīkst pārsniegt nesegto zaudējumu summu (neatlīdzināto zaudējumu summu, piemēram, ja zaudējumu atlīdzību daļēji vai pilnībā veic kāds cits), ir Eiropas tiesību būtiska sastāvdaļa. Piemēram, no Eiropas Konvencijas par kompensācijas piešķiršanu vardarbīgu noziegumu upuriem 9. panta nepārprotami izriet, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšana sedz tos pašus zaudējumus, par kuru kompensāciju lemj kriminālprocesā (šī atziņa tāpat ir spēkā attiecībā uz zaudējumiem, kas ir nodarīti ar noziegumiem ceļu satiksmē).

Tas, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas atlīdzībām piemīt zaudējumu kompensējošs raksturs, Latvijas tiesībās izriet no Apdrošināšanas līguma likuma 52. panta pirmās daļas (iepriekš – likuma “Par apdrošināšanas līgumu” 35. panta), Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1. panta 1. punkta, 3. panta pirmās daļas, 3. nodaļas, kā arī no attiecīgo direktīvu regulējuma, uz kurām ir atsauce Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā.

No tā var secināt, ka civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs izmaksā apdrošināšanas atlīdzību cietušajam tikai par tiem nodarītajiem zaudējumiem, kuru atlīdzību cietušais vēl nav saņēmis un kuri ir bijuši apdrošināti. Atbilstīgi vispārējam principam civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumā var paredzēt, ka apdrošinātājs sedz nevis jebkurus cietušā zaudējumus, bet tikai līgumā noteiktos. Līgumiskie ierobežojumi var tikt noteikti gan zaudējumu apmēram, par kuru ir atbildīgs apdrošinātājs, gan arī zaudējumu veidiem.

Citiem vārdiem sakot, civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgumā var paredzēt, ka apdrošinātājs nav atbildīgs par visiem apdrošinātā nodarītajiem zaudējumiem, bet tikai par daļu no tiem, tomēr nevar paredzēt, ka apdrošināšanas atlīdzībā jāizmaksā tādas summas, kas nav cietušā zaudējumi un neveido zaudējumu noregulēšanas izdevumus.

Slēdzot obligātās apdrošināšanas līgumu, apdrošinātājs uzņemas saistības izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību cietušajam par tiem zaudējumiem, par kuriem transportlīdzekļa īpašnieks (tiesīgais lietotājs), kas apdrošināšanas līgumā ir apdrošinātais, būs atbildīgs cietušā priekšā saistībā ar negadījuma izraisīšanu, lietojot apdrošināšanas līgumā norādīto transportlīdzekli. Kā tas ir vienmēr civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā, atbildības iestāšanās un tās saturs, kā arī atlīdzināmo zaudējumu apmērs ir nosakāms, pamatojoties uz vispārējo regulējumu civiltiesībās.

Tomēr atšķirībā no brīvprātīgās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, kurā līguma noteikumi lielākoties tiek noteikti, pusēm vienojoties, obligātās apdrošināšanas līguma saturs izriet no tiesību normām, kuras ir iekļautas jebkuras ES dalībvalsts tiesību aktos atbilstoši direktīvām par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu – līdzēji vienojas tikai par apdrošināšanas aizsardzības laiku un apdrošināšanas prēmijas apmēru.

Kaut arī civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā apdrošinātais – transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs – apdrošināšanas atlīdzības maksājumus nesaņem, tomēr, ņemot vērā noslēgto apdrošināšanas līgumu, tieši tas iegūst finansiālo aizsardzību pret savas neuzmanīgās, prettiesiskās rīcības finansiālajām sekām, proti, tam būtu pašam jāatlīdzina zaudējumi cietušajam, ja apdrošināšanas līgums nebūtu noslēgts. Tāpēc ir likumsakarīgi, ka tieši transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs nodrošina apmaksu par apdrošināšanas pakalpojumiem – maksā apdrošināšanas prēmiju.

Ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas sniegto apdrošināšanas darījuma definīciju, saskaņā ar transportlīdzekļa īpašnieka (tiesīgā lietotāja) obligātās apdrošināšanas līgumu apdrošinātājs uzņemas pienākumu sniegt pakalpojumus apdrošinātajam, kas ir apdrošināšanas līgumā norādītā transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs. Šis pakalpojums izpaužas gadījumos, kad iestājas apdrošinātā civiltiesiskā atbildība saistībā ar līgumā norādītā transportlīdzekļa lietošanu, t. i.,

pienākumā veikt maksājumus cietušajiem, atlīdzinot apdrošinātā nodarītos zaudējumus apjomā, kurš ir noteikts apdrošināšanas līgumā, šo līgumu slēdzot. Kaut arī atbildības saturu un zaudējumu apmēru nosaka atbilstīgi vispārējam regulējumam civiltiesībās, apdrošināšanas līgumā var paredzēt atlīdzināmo zaudējumu apmēra ierobežojumus, obligātajā apdrošināšanā tie ir noteikti tiesību aktos.

Apdrošināšanas prēmiju par katru apdrošināšanas līgumu nosaka apdrošinātais, un tās apmēram jābūt tādām, lai segtu visas apdrošināšanas atlīdzības izmaksas, kas apdrošinātājam būs jāveic, kā arī ar apdrošināšanas līguma noslēgšanu un administrēšanu saistītos izdevumus. Pēc būtības apdrošināšanas prēmija ir komerciesiskā atlīdzība par apdrošināšanas pakalpojumiem, un par to līdzīgi vienojas, apdrošinājuma ņēmējam akceptējot apdrošinātāja izteikto piedāvājumu.

Ņemot vērā, ka apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana arī šajā obligātās apdrošināšanas veidā ir komercdarbība un Eiropas Savienības valstu ekonomikas balstās uz konkurences principiem, apdrošināšanas prēmijas valstij aizliegts tieši vai netieši reglamentēt.

Apdrošināšanas prēmijas apmērs ir atkarīgs no apdrošinātāja saistību apjoma, kam ir jābūt skaidri noteiktam jau apdrošināšanas līguma slēgšanas brīdī – citādi arī apdrošināšanas prēmijas apmērs nebūs nosakāms, un līdz ar to apdrošināšana vispār nebūs iespējama. Apdrošinātāja saistību apjoms galvenokārt ir atkarīgs no potenciālā zaudējumu apmēra, ko ir nepieciešams segt ar apdrošināšanas atlīdzību.

Kopējais zaudējumu apmērs, kas var tikt segts ar apdrošināšanas atlīdzību, tiek noteikts atbilstoši vispārējam regulējumam civiltiesībās zaudējumu nodarīšanas brīdī, un ne ar apdrošināšanas līgumu, ne ar tiesību normām par apdrošināšanu kopējais nodarīto zaudējumu apmērs nevar tikt ietekmēts. Tomēr apdrošināšanas līgumā vai ar tiesību normām, kas veido apdrošināšanas līguma saturu, kā tas ir obligātajā apdrošināšanā, var noteikt līgumiskos ierobežojumus atlīdzināmiem zaudējumiem, piemēram, nosakot apdrošinātāja atbildības limitu.

Kaut arī civiltiesiskās atbildības tiesiskā regulējuma unifikācija Eiropas Savienības tiesībās nav veikta, tomēr tiesiskais regulējums par apdrošināšanas veidiem ir unificēts, ņemot vērā vienotās apdrošināšanas licences principu (katrs apdrošināšanas veids ir licencējams atsevišķi, un vienā dalībvalstī izsniegta licence ir spēkā arī citās dalībvalstīs). Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veids ir paredzēts Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likuma 19. panta pirmās daļas 10. punktā, un tas ir noteikts, balstoties uz Eiropas Savienības unificētu apdrošināšanas komercdarbības tiesisko regulējumu.<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārapirošināšanas jomā (Maksātspēja II) un ar to saistītie tiesību akti.

Pārņemot Eiropas Savienības unificētu regulējumu par apdrošināšanas komercdarbību, Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likuma 19. pantā noteikts, ka apdrošināšanas tirgus uzraudzības iestāde (šobrīd Latvijā tā ir Finanšu un kapitāla tirgus komisija, ko gan nākotnē plāno pievienot Latvijas Bankai) izsniedz licences likumā konkrēti noteiktajiem apdrošināšanas veidiem, tostarp – sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai. Bet atbilstoši šā likuma 22. panta ceturtajai daļai, ja apdrošināšanas sabiedrība vēlas saņemt licenci sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai un plāno veikt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu, tai jāiesniedz uzraudzības iestādei rakstveida apliecinājums, ka tā ir Zaļās kartes sistēmas (Latvijā to pārstāv biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”) biedrs un attiecīgā Garantijas fonda dalībniece.

Atbilstīgi apdrošinātāju darbības reglamentācijai Eiropas Savienībā Latvijas tiesībās ir noteikts, ka Latvijā apdrošinātāji ir tiesīgi nodarboties ar sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu, ja vienlaikus tiek izpildīti divi nosacījumi – apdrošinātājam ir licence sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai, kas ir izsniegta jebkurā Eiropas Ekonomikas zonas valstī (tā ir spēkā visās šīs zonas valstīs), kā arī apdrošinātājs ir biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” biedrs.

### **3.2. Sauszemes transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka un lietotāja civiltiesiskā atbildība Latvijas tiesībās – priekšnosacījums obligātās apdrošināšanas atlīdzības izmaksai**

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 39. panta pirmajā daļā paredzēts, ka lēmumu par apdrošināšanas atlīdzību var pieņemt, ja ir iestājušies šajā pantā norādītie priekšnosacījumi, kas pēc būtības ir priekšnoteikumi zaudējumu atlīdzināšanai, iestājoties zaudējumu nodarītāja civiltiesiskajai atbildībai. Jāpiebilst, ka likumā tie gan ir noformulēti visai neveikli.

Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas objekts ir personas civiltiesiskā atbildība, kas ir saistība, kura rodas neatļautas darbības rezultātā un izpaužas pienākumā novērst vai mazināt neatļautās darbības sekas ar zaudējumu atlīdzināšanu, mantisku kompensāciju, līgumsodu vai citādu apmierinājumu, un tās izpildei iespējams piemērot valsts noteiktos piespiedu līdzekļus.<sup>48</sup>

<sup>48</sup> Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības: I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 205.

Ņemot vērā obligātās apdrošināšanas objektu, t. i., transportlīdzekļa īpašnieka un tiesīgā lietotāja civiltiesisko atbildību, galvenais priekšnosacījums apdrošināšanas atlīdzības izmaksai ir šīs atbildības iestāšanās par cietušā zaudējumiem. Ja no apdrošinātājam iesniegtajiem un tā iegūtajiem dokumentiem ir iespējams izdarīt secinājumu par cietušā zaudējumiem ceļu satiksmes negadījumā, kuru izraisījis šā apdrošinātāja apdrošinātais transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs, apdrošināšanas atlīdzība ir izmaksājama, atlīdzinot šos zaudējumus ar likumā noteiktajiem ierobežojumiem. Apdrošināšanas atlīdzības izmaksa šeit pēc būtības ir zaudējumu kompensācija cietušajam.

Ievērojot civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesisko dabu, ar apdrošināšanas atlīdzību šajā apdrošināšanas veidā var nosegt (kompensēt) tikai un vienīgi cietušā zaudējumus, kā arī procesuālos izdevumus (dokumentu saņemšanas, ekspertīzes u. tml.) saistībā ar šiem zaudējumiem. Tomēr, lemjot par apdrošināšanas atlīdzības apmēru, situācija vēl jānotestē, lai noskaidrotu, vai visi cietušā zaudējumi, kurus tas ir tiesīgs pieprasīt no atbildīgās personas saskaņā ar vispārējo regulējumu civiltiesībās, ir atlīdzināmi apdrošināšanas līguma ietvaros. Cietušā zaudējumu un izdevumu atlīdzināšana apdrošināšanas līguma ietvaros var nebūt pilnīga, jo apdrošināšanas līgumā pēc vispārējā principa var paredzēt ierobežojumus gan zaudējumu lielumam (atbildības limits), gan atsevišķu zaudējumu veidu atlīdzināšanai, kā arī neietvert apdrošināšanas seguma situācijas, kurās apdrošinātā civiltiesiskā atbildība iestājas, bet apdrošināšanas līgumā tās nav iekļautas kā apdrošināšanas gadījumi (izņēmumi).

Zaudējumus, kuru atlīdzināšana apdrošināšanas līgumā nav paredzēta, cietušais var pieprasīt ārpus apdrošināšanas līguma no personas, kas ir atbildīga par zaudējumu nodarīšanu, t. i., noslēgtais civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums nekā neietekmē šādu piedziņu. Šajā ziņā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15. panta otrajā daļā pareizi un juridiski korekti paredzēts, ka zaudējumus, kuri netiek atlīdzināti saskaņā ar šo likumu vai kuri pārsniedz noteikto apdrošinātāja atbildības limitu, trešā persona (cietušais) ir tiesīga pieprasīt no personas, kas ir civiltiesiski atbildīga par šiem zaudējumiem.

Atbilde uz jautājumu, kādus ierobežojumus Latvijas likumdevējs var paredzēt obligātās apdrošināšanas līguma tiesiskajā regulējumā, rodama direktīvās, kas Latvijā tika pārņemtas un iekļautas Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā. Šobrīd direktīva, kas tieši attiecināma uz šo apdrošināšanas veidu un paredz apdrošināšanas līguma obligātos nosacījumus, ir iepriekš minētā Kodificējošā direktīva.

Un, kaut arī Latvijas likuma regulējums līdz galam neatbilst Kodificējošajai direktīvai, ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas doto šīs direktīvas normu

interpretāciju attiecībā uz atlīdzināmiem cietušā zaudējumu un izdevumu veidiem, jo dažus no tiem izslēdz no apdrošināšanas seguma, ko direktīva īsti neļauj darīt, tieši Latvijas likuma normas veido Latvijā noslēgtā obligātās apdrošināšanas līguma saturu un iesaistītajām personām ir saistošas, jo direktīvas tieši nav piemērojamas attiecībās starp privātpersonām. Šādu viedokli pārliecinoši pauž Eiropas Savienības Tiesa lietā Nr. C-122/17, norādot, ka strīdā starp privātpersonām jāpiemēro valsts tiesību normas, kā arī attiecīgās klauzulas, kuras atbilstoši šim valsts tiesību normām ir iekļautas apdrošināšanas līgumā arī tad, ja tās neatbilst direktīvām.

Latvijas likuma neatbilstība Eiropas Savienības tiesībām būtu jālabo, veicot attiecīgus grozījumus tiesiskajā regulējumā, ko likumdevējs pagaidām nesteidzas darīt. Līdz ar to tiesās parādās arvien jaunas cietušo civilprasības pret apdrošinātājiem par apdrošināšanas segumā neiekļauto zaudējumu piedziņu, ko, ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas atziņas lietā Nr. C-122/17, var uzskatīt par celtām pret neīsto atbildētāju. Tas, ka cietušais ir tiesīgs saņemt zaudējumu atlīdzību, bet pieprasa to ne no tās personas, kurai zaudējumi jāatlīdzina, rada zināmas grūtības pareizu risinājumu meklēšanā (par šo problēmu detalizētāk sk. turpmāk).

Jebkurā gadījumā, risinot jautājumu par apdrošināšanas atlīdzību, vispirms jākonstatē transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības iestāšanās attiecībā pret cietušo, pamatojoties uz vispārējo regulējumu civiltiesībās, pēc tam jānosaka cietušā zaudējumu lielums, tāpat ievērojot vispārējo regulējumu civiltiesībās.

Runājot par civiltiesisko atbildību vispārēji, Latvijas tiesību doktrīnā un judikatūrā ir atzīts, ka zaudējumu atlīdzības pienākums iestājas tad, kad vienlaikus pastāv šādi priekšnoteikumi jeb atlīdzības pamats:

- tiesību aizskārēja prettiesiskā rīcība, kas attiecīgos gadījumos ietver arī novērtējumu no vainojamības viedokļa;
- zaudējumu esamība;
- cēloniskais sakars starp zaudējumiem un prettiesisko rīcību.<sup>49</sup>

Lai gan Latvijā sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskajai atbildībai bieži mēdz piedēvēt citu nozīmi, šī atbildība tomēr iestājas, ja ir tie paši nosauktie priekšnosacījumi, taču tai ir dažas īpatnības, ņemot vērā sauszemes transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota statusu (bet ne apdrošināšanas tiesisko reglamentāciju). Kā jau tika norādīts iepriekš, ir visai strīdīgi uzskatīt, ka šo civiltiesisko atbildību pilnīgi vai daļēji reglamentē Sauszemes transportlīdzekļu

---

<sup>49</sup> Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības: I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 209; Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2008. gada 2. aprīļa spriedums lietā Nr. SKC-143.

īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normas, kas ir domātas, lai noteiktu obligātās apdrošināšanas līguma priekšmetu, tā noslēgšanas, izpildes un izbeigšanas kārtību – tātad obligātās apdrošināšanas līguma tiesisko regulējumu.

Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība iestājas neatkarīgi no tā, ir vai nav noslēgts apdrošināšanas līgums par šīs atbildības apdrošināšanu, un apdrošināšanas līguma noslēgšana nevar mainīt civiltiesiskās atbildības tiesisko sastāvu arī tad, ja tā šajā līgumā ir apdrošināšanas objekts.

Civiltiesiskā atbildība ir atbildība par zaudējumu nodarīšanu. Zaudējumu tiesiskā sastāva noteikšanai jāizmanto Civillikuma normas: Civillikuma 1770. pantā noteikts, ka ar zaudējumu jāsaprot katrs mantiski novērtējams pametums. Saskaņā ar Civillikuma 1775. pantu katrs zaudējums, kas nav nejaušs, ir jāatlīdzina. Ja aizskārējs savu civiltiesisko atbildību ir apdrošinājis, cietušā zaudējumus atlīdzina civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs, pamatojoties uz apdrošināšanas līgumu un ievērojot šā līguma noteikumus.

Civiltiesiskā atbildība tiek iedalīta līgumiskajā un deliktatbildībā – transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā runa ir par deliktatbildību. Deliktatbildības kā ārpus līgumiskās atbildības pamats ir delikts – prettiesiska rīcība vispār, un saskaņā ar Civillikuma 1784. pantu šis jēdziens ir attiecināms uz transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesisko atbildību, kas ir obligāti apdrošināma.

Delikts ir ārpus līgumiskajām attiecībām izdarīts tiesību aizskārums, kas saskaņā ar Civillikuma 1635. pantu ir neatļauta darbība, kuras rezultātā nodarīts kaitējums, arī morālais kaitējums. Saskaņā ar šā panta piezīmi darbība šeit jāsaprot plašākā nozīmē, aptverot ne vien darbību, bet arī atturēšanos no tās, t. i., bezdarbību. Deliktā nodarītais kaitējums dod tiesību cietušajam prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Tās ir vēl no romiešu tiesībām pazīstamas kā *obligationes ex delicto*.<sup>50</sup>

Latvijas tiesību doktrīnā tiek pausts, ka vainojamība izpaužas neuzmanībā vai nolūkā un vainojamības noskaidrošana ir tāda procesa sastāvdaļa, kurā noskaidro, vai aizskārēja rīcība ir bijusi prettiesiska, ļaujot pārkāpējam uzrādīt attaisnojumu savai uzvedībai un tikai pēc to izvērtēšanas izdarot secinājumus.<sup>51</sup>

Runājot par tā saucamo stingro atbildību, jāpiebilst, ka tā aptver gadījumus, kuros par zaudējumiem atbildīgā persona var nebūt vainojama vispār, piemēram, paaugstinātas bīstamības objekta īpašniekam jāatbild par zaudējumiem, kuri ir

<sup>50</sup> Mousourakis, G. 2014. *Roman Law and the Origins of the Civil Law Tradition*. Springer, 328.

<sup>51</sup> Torgāns, K., Kārklīņš, J., Bitāns, A. (2017). *Līgumu un deliktu problēmas Eiropas Savienībā un Latvijā*. Prof. K. Torgāna zin. red. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 133.

nodarīti ar šo objektu, pat tad, ja šis objekts ir nodots citai personai, kura savukārt rīkojas neuzmanīgi, nodarot zaudējumus, kā arī citās situācijās, kurās zaudējumu nodarīšanā īpašnieku nav iespējams vainot. Tas gan Latvijas tiesībās šobrīd nav atzīts ne doktrīnā, ne arī juridiskajā praksē. Par stingru atbildību brīžiem kļūdaini uzskata atbildības prezumpciju, kura paaugstinātas bīstamības avota īpašniekam ir paredzēta Civillikuma 2347. pantā, kura ir atspēkojama ar nosacījumiem, kas šajā pantā ir iekļauti. Līdzīga prezumpcija ir paredzēta Ceļu satiksmes likuma 44. pantā attiecībā uz transportlīdzekļa īpašnieka atbildību.

Turpmāk tiks apskatīts sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju civiltiesiskās atbildības tiesiskais regulējums Latvijas tiesībās.

Sauszemes transportlīdzeklis pēc būtības, līdzīgi kā tas ir citu Eiropas valstu tiesībās, tiek uzskatīts par paaugstinātas bīstamības avotu, kā īpašnieka vai arī lietotāja civiltiesiskās atbildības saturs var atšķirties, nosakot to stingrāku, nekā tas ir noteikts vispārēji civiltiesībās, kaut arī Latvijas tiesībās tas *expressis verbis* nav atrunāts. Tas ir likumsakarīgi, jo, lietojot paaugstinātas bīstamības avotu, cilvēkam nav iespējams to pilnībā kontrolēt, tāpēc ir lielāka varbūtība nodarīt ar to kaitējumu citām personām.

Vispārēji paaugstinātas bīstamības avota definīcijā tas tiek aprakstīts gan kā objekts, kura ekspluatācija ir saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem, gan arī kā darbība, kas rada apkārtējiem šo bīstamību. Paaugstināta bīstamība apkārtējiem ir arī tas kritērijs, kura dēļ valsts saistībā ar to nosaka sevišķus pienākumus, kā arī sevišķus atbildības principus. Satversmes tiesa saistībā ar paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka īpašiem pienākumiem atzīmē, ka no konstitucionāli tiesiskā viedokļa šādu pienākumu nastas samērīgums būtu izvērtējams galvenokārt Satversmes 105. panta kontekstā (šis pants ir veltīts tiesībām uz īpašumu), un nevar noliegt, ka šādi īpašie pienākumi, kaut arī samērīgi, ir valstij jānoteic, lai nodrošinātu sabiedrības interešu ievērošanu.<sup>52</sup> Vairākās tiesvedībās Latvijā paaugstinātas bīstamības avots pēc būtības tiek pielīdzināts darbam ar zaudējumu rašanās paaugstinātu risku, kas ir iekļauts Darba likuma 86. panta ceturtajā daļā, un tiesas konsekvēnti secina, ka darbības ar transportu – transportlīdzekļa vadīšana – atbilstoši Civillikuma 2347. panta otrajai daļai ir uzskatāmas par darbībām, kas saistītas ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta spriedums lietā Nr. 2012-15-01 *Par Ceļu satiksmes likuma 43.6 panta trešās, piektās, septītās un astotās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam*. *Latvijas Vēstnesis*. 63(4869), 02.04.2013.

<sup>53</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2016. gada 20. aprīļa spriedums Nr. SKC-0105/2016 (C28348212); Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2019. gada 31. maija spriedums Nr. SKC-112/2019 (C15155815) u. c.



Tādējādi, spriežot, vai ir iestājusies sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība, papildus jāizskata jautājums par paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka un lietotāja civiltiesiskās atbildības saturu, ņemot vērā, ka sauszemes transportlīdzeklis ir paaugstinātas bīstamības avots un nav pamatojuma to “izraut” no citu šo avotu vidus un spriest par to pēc īpašiem vai atšķirīgiem noteikumiem.

Vairākās valstīs paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka civiltiesiskā atbildība ir noteikta kā stingra atbildība, ar to saprotot atbildību par nodarīto kaitējumu ar šo avotu, arī bez vainas. Savukārt Latvijā, nosakot civiltiesiskās atbildības tiesisko regulējumu, nav precīzi definēti paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka civiltiesiskās atbildības pamati. Arī tiesību pētnieki, pievēršoties jautājumam par stingru atbildību, vai nu attiecina šo jēdzienu uz vispārējo civiltiesisko atbildību, atsevišķi neizdalot paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka atbildību, vai nu reducē to līdz pierādīšanas pienākumam jeb legālai prezumpcijai par atbildību īpašajos gadījumos. Turklāt tiesu praksē vēl joprojām netiek atzīta paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka civiltiesiskā atbildība bez vainas, norādot, ka par zaudējumiem ir atbildīgs šā avota valdītājs, kas ir persona, kuras varā bīstamā iekārta faktiski atrodas zaudējumu nodarīšanas brīdī, nevis īpašnieks.<sup>54</sup>

Savukārt stingrā (striktā, tiešā jeb objektīvā) atbildība (angļu val. *strict liability*) var tikt noteikta arī bez jebkādas atbildētāja vainas, uzliekot paaugstinātas bīstamības avota īpašniekam pienākumu atlīdzināt ar šo avotu nodarītos zaudējumus arī tad, ja zaudējumi nodarīti, citai tiesīgajai personai darbojoties ar šo avotu.<sup>55</sup> Piemērojot šo atbildību, nav gan pilnībā izslēgts, ka var tikt vērtēti likumā paredzētie attaisnojumi, kas atbildētāju pilnībā vai daļēji var atbrīvot no atbildības, tomēr šie attaisnojumi nevar būt pārāk plaši – citādi to lietošana pārvērtīsies par atbildības legālo prezumpciju, nevis būs atbildība bez vainas. Jebkurā gadījumā šo attaisnojumu esamība parasti ir jāpierāda pašam atbildētājam.

Runājot par pierādīšanas pienākumu, ir vispārēji saprotams, ka, lai uzliktu to vienai vai otrai pusei, vajadzētu pamatot potenciālā kaitējuma nodarītāja un cietušā nevienlīdzību – tādējādi attaisnojumu pierādīšanas pienākumu var attiecināt, piemēram, uz uzņēmuma kā profesionālā subjekta darbību vai arī uz darbību, kas saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem (palielinātu risku). Arī Eiropas Cilvēktiesību tiesa saistībā ar ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem ir atzinusi,

<sup>54</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 20. janvāra spriedums Nr. SKC-51/2020 (C33620016).

<sup>55</sup> Sk. aprakstu no Latvijas tiesību vēstures otrās nodaļas 4. rindkopas rakstā Torgāns, K., Kārklīņš, J. (2015). Civiltiesiskās atbildības modeļi pēc vainojamības pazīmes. *Jurista Vārds*. 35(887), 14–26.

ka fakta legālā prezumpcija var būt par pamatu ne tikai pierādīšanas pienākuma pārlikšanai, bet arī transportlīdzekļa īpašnieka stingrajai atbildībai jeb atbildībai bez vainas, ja ir atbilstošs pamatojums.<sup>56</sup>

Atkarībā no bīstamības pakāpes un tās novērtējuma likumdevējam ir iespēja to noteikt gan kā legālo atbildības prezumpciju (persona, kuras darbība saistīta ar paaugstinātu bīstamību vai kura ir profesionālis noteiktajā nodarbošanās veidā, tiek atbrīvota no atbildības tikai tad, ja pati pierāda, ka nav vainīga), gan arī kā stingru atbildību (atbildību bez vainas vispār).

Stingrās atbildības noteikšanas pamatā, lai uzliktu šo atbildību paaugstinātas bīstamības avota īpašniekam, jābūt tikai diviem nosacījumiem: pašam kaitējumam un cēloņsakarībai starp paaugstinātas bīstamības avota ekspluatāciju un šo kaitējumu. Šādi ne tikai paaugstinātas bīstamības avota tiesīgais lietotājs, bet arī tā īpašnieks būs atbildīgs par kaitējumu arī bez vainas, piemēram, par nejaušu gadījumu. Var teikt, ka tā ir atbildība par riska īstenošanos.<sup>57</sup>

Lai gan Ceļu satiksmes likuma 44. panta otrās un trešās daļas normas atbilstoši to gramatiskajai konstrukcijai var tikt interpretētas, ka transportlīdzekļa īpašnieka atbildība atsevišķos gadījumos pastāv arī bez vainas, tomēr Latvijas tiesībās nevalda uzskats, ka transportlīdzekļa īpašnieks var būt atbildīgs par zaudējumiem bez vainas – arī tad, ja negadījumu izraisījis transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs.<sup>58</sup>

Latvijas juridiskajā praksē to bieži sasaista ar apdrošināšanas pienākumu – ja pienākums apdrošināt savu civiltiesisko atbildību ir arī transportlīdzekļa tiesīgajam lietotājam, īpašnieks nevar būt atbildīgs par zaudējumiem, kurus radījis tiesīgais lietotājs laikā, kad, ekspluatējot transportlīdzekli, nav bijis noslēgts obligātās apdrošināšanas līgums.

Jautājums par apdrošināšanas pienākumu gan neizriet no Eiropas Savienības tiesībām, kā varbūt liekas, bet ir valsts likumdevēja izvēle šādi risināt atbildības jautājumu.

Netieši jautājums par sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka stingru atbildību par zaudējumiem ir apskatīts Eiropas Savienības Tiesas spriedumā lietā

---

<sup>56</sup> Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2004. gada 19. oktobra lēmums lietā Nr. 66273/01 *Falk v. the Netherlands*.

<sup>57</sup> Kubilis, J. (2014). Atbildības par paaugstinātas bīstamības avota radītu kaitējumu problemātika un modernizācija. No *Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika: Latvijas Universitātes 72. zinātniskās konferences rakstu krājums*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 199–206.

<sup>58</sup> Piemēram, Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departaments atteicās ierosināt kasācijas tiesvedību civillietā Nr. C37130415 par apelācijas instances spriedumu, ar kuru bija atzīts, ka transportlīdzekļa īpašnieks nav civiltiesiski atbildīgs par zaudējumiem saistībā ar transportlīdzekļa lietošanu, ja negadījumu izraisījis šā transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs, neizpildot obligātās apdrošināšanas pienākumu.

Nr. C-80/17<sup>59</sup> saistībā ar obligātās apdrošināšanas pienākumu un dalībvalsts garantijas fonda regresa tiesībām pret transportlīdzekļa īpašnieku, kas nav bijis atbildīgs par negadījuma izraisīšanu, negadījumu izraisot transportlīdzekļa tiesīgajam lietotājam laikā, kad attiecībā uz šo transportlīdzekli nebija noslēgts šā transportlīdzekļa īpašnieka un tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums. Eiropas Savienības Tiesa secināja, ka ar Eiropas tiesībām nav pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums, kurā ir paredzēts, ka tiesības celt regresa prasību var būt ne tikai pret personu, kas ir atbildīga par negadījumu, bet arī pret personu, kurai bija pienākums iegādāties civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļa lietošanu, kas izraisīja kaitējumu, bet kura nebija noslēgusi līgumu, kaut arī šī persona nav bijusi pie stūres un nav civiltiesiski atbildīga par negadījumu, kura rezultātā ir nodarīts kaitējums.

Vispārēji runājot, stingrās atbildības teorija balstās uz delikta saistību sadalījumu *obligationes ex delicto* un *quasi ex delicto*, kā nozīme ir viens no sarežģītākajiem jautājumiem romiešu tiesībās.<sup>60</sup> Mūsdienās šis jautājums ir cieši saistīts ar stingrās atbildības teoriju. Stingrās atbildības teorijā (*quasi ex delicto*) atbildība tiek noteikta neatkarīgi no vainas. Šī doma kā galvenā tika virzīta vēl 20. gadsimta sākumā, taču tā neguva plašu atbalstu. Tagad deliktu tiesībās stingra atbildība kā atbildības atzišana, nekonstatējot personas vainu (ļaunu nolūku vai neuzmanību), ir nostiprinājusies vairāku valstu tiesībās kā paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka atbildības pamatprincips.

Runājot par stingru atbildību, ir nepieciešams nodalīt stingru atbildību kā atbildību arī bez vainas vispār un legālo atbildības prezumpciju, kas tikai prasa no personas pierādīt, ka kaitējuma nodarīšanā nav tās vainas. Šis dalījums izteikti ir redzams Eiropas deliktu tiesību grupas (agrāk tika saukta arī par *Tilburg Group*)<sup>61</sup> atziņās. Šī grupa ir sagatavojusi Eiropas deliktu tiesību principus (*Principles of European Tort Law*, turpmāk – EDTP).<sup>62</sup>

Saskaņā ar EDTP 5. nodaļas (Stingrā atbildība) 101. panta pirmo daļu persona, kuras darbība ir saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem, uzņemas stingru

<sup>59</sup> Eiropas Savienības Tiesa 2018. gada 4. septembra spriedums lietā *Fundo de Garantia Automóvel pret Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana un Cristiana Micaela Caetano Juliana*, Nr. C-80/17.

<sup>60</sup> Descheemaeker, E. (2010). Obligations quasi ex delicto and Strict Liability in Roman Law. *Journal of Legal History*. 31(1), 1–20.

<sup>61</sup> 1992. gadā tika nodibināta zinātnieku grupa, kas nodarbojās ar pētījumiem un principu izstrādi deliktu tiesību jomā, dalībnieki regulāri tikās, lai apspriestu deliktatbildības būtiskos jautājumus, kā arī jaunākās attīstības tendences un nākotnes virzienu saistībā ar neatļautas darbības tiesisko regulējumu.

<sup>62</sup> European Group on Tort Law. (2009). *Principles of European Tort Law. Text and Commentary*. Iegūts no: <http://www.egtl.org/petl.html>

atbildību par kaitējumu, kas ir raksturīgs šādas darbības veikšanas riskam, ja šis kaitējums ir šīs darbības rezultāts. Saskaņā ar EDTP 5. nodaļas 101. panta otro daļu darbība, kas rada paaugstinātu bīstamību apkārtējiem un kam jānosaka stingra atbildība, ir darbība, kura kumulatīvi atbilst diviem nosacījumiem. Pirmkārt, tā ir darbība, ar ko var nodarīt paredzamo kaitējumu neatkarīgi no tā, vai tika izdarīts viss iespējams, lai šo kaitējumu novērstu, vai ne. Otrkārt, tā nav darbība, kas ir vispārpieņemta.

Savukārt par pierādīšanas pienākuma pārlikšanu uz atbildētāju tiek runāts EDTP 4. nodaļā (Atbildība, kas pamatojas uz vainu), un tās pamatā ir princips, saskaņā ar kuru iespēja atbrīvot cietušo prasītāju no atbildētāja vainas pierādīšanas pienākuma ir atkarīga no attiecīgas atbildētāja darbības bīstamības pakāpes (201. pants). Tā uzņēmumiem ir pierādīšanas pienākums attiecībā uz kaitējumu, kas nodarīts ar to rīcību, un, lai atbrīvotos no šīs atbildības, uzņēmumiem pašiem jāpierāda, ka tie ir izdarījuši visu nepieciešamo kaitējuma novēršanai (202. pants).

Latvijas tiesībās likumdevējs ir aprobežojies ar Civillikuma 2347. panta otrajā daļā paredzēto legālo atbildības prezumpciju, ko ne visai pamatoti mēdz dēvēt par stingru atbildību, jo tā nav stingrā atbildība īstajā nozīmē. No šā panta gramatiskās konstrukcijas izriet, ka paaugstinātas bīstamības avota lietotājs var atbrīvoties no atbildības, pierādot, ka zaudējums radies nepārvaramas varas dēļ, ar paša cietušā nodomu vai viņa rupjas neuzmanības dēļ. Šajā pantā nav paredzēta ne īpašnieka stingra atbildība (arī subsidāra) gadījumā, ja paaugstinātas bīstamības avots nodots tiesīgajam lietotājam, ne arī iespēja atzīt šā avota lietotāja atbildību, ja ir pierādīta tā vainas neesamība, izņemot varbūt daļā šādu gadījumu, proti, ja kaitējuma izraisīšanā vainojams pats cietušais, bet tā vainas pakāpe ir viņa viegla neuzmanība.

Turklāt šim pantam noteikta ļoti ierobežota piemērošana, jo tas ir ievietots Civillikuma nodaļā (Atlīdzība par miesas bojājumiem), kas sistēmiski liek attiecināt tajā paredzēto legālo prezumpciju tikai uz miesas bojājumu nodarīšanas gadījumiem ar paaugstinātas bīstamības avotu. Arī no šā panta pirmās daļas noprotams, ka runa ir tikai par atbildību par miesas bojājumiem.

Un, kaut arī zināmā mērā paaugstināta bīstamības avota valdītāja prettiesiskas rīcības esamība vai neesamība netiek noteikta par priekšnoteikumu, lai iestātos civiltiesiskā atbildība par paaugstinātas bīstamības avota nodarītu kaitējumu, tomēr tā saucamā stingrā atbildība kā atbildība bez vainas, t. i., nepieļaujot nekādu prettiesisku rīcību, pēc būtības saskaņā ar Civillikuma 2347. panta otrās daļas gramatisko konstrukciju ir paredzēta tikai tad, ja ar paaugstinātas bīstamības avotu ir nodarīti miesas bojājumi paša cietušā viegla neuzmanības dēļ. Citos miesas bojājumu nodarīšanas gadījumos darbojas prezumpcija par atbildību, ko ir iespējams atspēkot, īstenojot normā paredzēto pierādīšanas pienākumu, kuru likumdevējs šajā gadījumā ir uzlicis paaugstinātas bīstamības avota valdītājam. Savukārt attiecībā uz zaudējumu nodarīšanu ar paaugstinātas bīstamības avotu, bojājot mantu,

nav paredzēta pat legālā prezumpcija par atbildību. Tas nozīmē, ka visus civiltiesiskās atbildības priekšnosacījumus būs pienākums pierādīt pašai personai, kas cieš zaudējumus.

Latvijas tiesu prakse nesniedz skaidru atbildi uz jautājumu par Civillikuma 2347. panta piemērošanu. Un šķiet, ka Ceļu satiksmes likuma 44. pants vēl vairāk sašaurina Civillikuma 2347. pantā paredzēto iespēju, ka atbildība par transportlīdzekļa kā paaugstinātās bīstamības avota lietošanu iestājas bez jebkuras prettiesiskas rīcības, tikai realizējoties riskam, jo šajā pantā noteikts, ka transportlīdzekļa īpašnieks vai valdītājs var tikt atbrīvots no atbildības, ja pierādīs, ka zaudējums radies ne tikai nepārvaramas varas dēļ, ar paša cietušā nodomu vai cietušā rupjas neuzmanības dēļ, bet arī citu iemeslu dēļ, kuri saskaņā ar likumu atbrīvo no atbildības par zaudējuma atlīdzināšanu. Šīs normas piemērošanas apjoms ir gana neskaidrs, jo Latvijā valda uzskats, ka visi atbildības gadījumi par ceļu satiksmes negadījumu izraisīšanu ir aptverti ar Ceļu satiksmes likuma 44. panta piekto daļu, ka ir jāpiemēro Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma, nevis Ceļu satiksmes likuma normas.

Šeit skaidrības labad jāatgādina, ka Eiropas tiesībās ir noteikts, ka obligāti apdrošināma ir jebkura sauszemes (mehāniskā) transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskā atbildība par šā transportlīdzekļa izmantošanu atbilstoši mērķiem, ne tikai ceļu satiksmē. To vairākkārt ir apstiprinājusi Eiropas Savienības Tiesa.

Tādējādi Ceļu satiksmes likuma 44. panta otrā un trešā daļa juridiskajā praksē netiek piemērota vispār, respektējot šķietami kļūdainu atziņu, ka atbildība par transportlīdzekļa kā paaugstinātās bīstamības avota lietošanu tiek regulēta ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normām, un ņemot vērā, ka transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja atbildība ir obligāti apdrošināma. Šāda atziņa tomēr neizriet no Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma tiesiskā regulējuma ietvara, kas identificējams vispirms pēc šā likuma mērķa, kuru likumdevējs ir definējis likuma 2. pantā. Acīmredzams, ka likuma piemērotājus mulsina šā likuma sadrumstalotais regulējums, pēc kura vietām tiešām šķiet, ka likumdevējs gribējis paredzēt kaut ko vairāk par apdrošināšanas līguma regulējumu vai arī paredzēt apdrošināšanas atlīdzības izmaksas priekšnosacījumus atšķirīgi, nekā par civiltiesisko atbildību ir noteikts Civillikumā un Ceļu satiksmes likuma 44. pantā.

Tomēr, veicot tiesību normu gramatisku interpretāciju, var secināt, ka Ceļu satiksmes likuma 44. panta piektajā daļā noteikta zaudējumu atlīdzināšanas kārtība, ko regulē atsevišķs likums par civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu, nevis par civiltiesiskās atbildības iestāšanās pamatiem vai zaudējumu lieluma noteikšanu. Tādējādi minētās tiesiskā regulējuma neskaidrības varētu novērst ar

atbilstošu tiesību normu pareizu interpretāciju, taču šādam solim būtu nepieciešams kāds ārējs stimuls, ņemot vērā tiesas spriešanas stabilitāti, vai arī pie darba jāķeras likumdevējam, padarot šo tiesisko regulējumu skaidrāku un attīstīto Eiropas valstu tiesību principiem atbilstošu.

Zināms pavērsiens šajā jautājumā varētu notikt saistībā ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas spriedumu Nr. SKC-2/2019,<sup>63</sup> ar kuru ir atzīts, ka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normu izpratnē transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskā atbildība, par kuras apdrošināšanu tiek slēgts obligātās apdrošināšanas līgums, attiecas uz atbildību par jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai, neatkarīgi no tā, vai viens vai abi transportlīdzekļi negadījuma brīdī atradās kustībā. Nav nekāda pamata šķirot transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības iestāšanās gadījumus ar domu, ka ir daļa, par kuru regulējums ir paredzēts Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā (ceļu satiksmes negadījumi ceļu satiksmē), un ir daļa, par kuru savukārt ir runāts Ceļu satiksmes likuma 44. panta otrajā, trešajā un ceturtajā daļā.

Iepriekš gan Latvijas Republikas Augstākā tiesa vērtēja Ceļu satiksmes likuma normas tā, ka ceļu satiksmes negadījums atzīstams par notikušu tikai tad, ja vismaz viens no transportlīdzekļiem zaudējumu (kaitējuma) nodarīšanas brīdī atradies kustībā (pārvietojies),<sup>64</sup> kaut arī Ceļu satiksmes likuma 1. panta 7. punktā teikts, ka “ceļu satiksmes negadījums ir arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis”. Iespējams, par pamatu tam ir ne visai skaidrs tiesiskais regulējums, kas būtu jāpildinveido, padarot to skaidrāku tiesību normu piemērotājiem.

Analizējot šīs problēmas, var secināt, ka Latvijas tiesiskā regulējuma nepilnības vai, iespējams, daļēji nekorrektā izpratne par to rada šaubas par cietušā iespējām pretendēt uz zaudējumu atlīdzināšanu. Tā varētu būt miesas bojājumu nodarīšana situācijās, par kurām transportlīdzekļa vadītājs spēj pierādīt, ka viņš ir izdarījis visu, lai izvairītos no sadursmes, bet viss noticis tik pēkšņi, ka sadursmi nevarēja novērst, piemēram, šādās situācijās:

- notikusi sadursme ar meža dzīvnieku vai transportlīdzeklī uzkritis virsū koks;
- sauszemes transportlīdzekļa vadītājs bez iepriekšējām sūdzībām par veselības traucējumiem uz brīdi neparedzēti zaudējis samaņu, izraisot sadursmi ar citu objektu vai vienkārši nobraucot no ceļa.

<sup>63</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2019. gada 16. aprīļa spriedums Nr. SKC-2/2019 (C30483409).

<sup>64</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2015. gada 29. decembra spriedums Nr. SKC-274/2015 (C30651611).

Protams, ka ar pietiekami drosmīgu, lai gan likumam precīzi neatbilstošu interpretāciju, vērtējot situāciju no taisnīguma viedokļa, var noteikt cietušajam tiesības saņemt zaudējumu atlīdzinājumu arī minētajos gadījumos.

Un, ja uz miesas bojājumu nodarīšanu situācijā ar meža dzīvnieku var mēģināt attiecināt Civillikuma 2347. pantā paredzēto regulējumu par paaugstinātas bīstamības avota valdītāja atbildību par miesas bojājumiem, tad par mantas bojājumiem bez prettiesiskas rīcības civiltiesiskā atbildība Civillikumā nav paredzēta vispār, savukārt Ceļu satiksmes likuma 44. pantā kā uz iespējamo attaisnojumu ir atsauce arī uz citiem iemesliem, kuri saskaņā ar likumu atbrīvo no atbildības par zaudējuma atlīdzību. Līdz ar to šī atbildība nevar tikt atzīta bez pierādījumiem visiem civiltiesiskās atbildības priekšnosacījumiem, tostarp vainojamībai, ja šāda negadījuma rezultātā būs bojāta tikai citu personu manta vai nekustamais īpašums.

Problēmu var atrisināt, veicot attiecīgus grozījumus tiesiskajā regulējumā un nostiprinot reālās stingrās atbildības principus Latvijas tiesībās. Šādi mēģinājumi praksē ir bijuši, tomēr rezultāts netika sasniegts. Piemēram, par mēģinājumu risināt šo problēmu var uzskatīt Latvijas Automoto biedrības (turpmāk – LAMB) 2013. gadā izvirzīto priekšlikumu sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas regulējuma uzlabošanai, kurā LAMB aicināja izskatīt jautājumu par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma grozījumiem, lai Latvijā pēc transportlīdzekļa sadursmes ar meža dzīvnieku sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas kompensācijas saņemtu visi ceļu satiksmes negadījumā cietušās automašīnas pasažieri un tiktu kompensēti viņu ārstniecības, kā arī rehabilitācijas izdevumi (šis priekšlikums tika balstīts uz citu valstu pieredzi).

Šis LAMB priekšlikums tika skatīts apdrošinātāju sapulcēs, bet nolemts, ka tas nebūtu atbalstāms. Lēmums atstāt šo priekšlikumu bez virzības, nepakļaujot to nopietnai analīzei, ir pieņemts arī Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas konsultatīvajā padomē, kas ir izveidota un darbojas saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 49. pantu.

LAMB priekšlikums pēc būtības bija aicinājums ieviest atšķirīgu regulējumu sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka (tiesīgā lietotāja jeb turētāja)<sup>65</sup> atbildībai. Kaut arī civiltiesībās vispār atbildība par negadījumā nodarīto kaitējumu neiestājas, tomēr obligātajā apdrošināšanā pieņem, ka tā ir, nosakot apdrošinātāja pienākumu

---

<sup>65</sup> Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā ar jēdzienu “transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs” un Ceļu satiksmes likumā ar jēdzienu “transportlīdzekļa turētājs” apzīmē vienu un to pašu.

izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību. Tas sistēmiski nebūtu atzīstams par pareizu risinājumu. Sistēmiski korekti būtu veikt grozījumus Civillikumā un Ceļu satiksmes likumā, nosakot sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka (tiesīgā lietotāja jeb turētāja) stingru atbildību. Tad ar apdrošināšanas atlīdzību tiktu segti zaudējumi saistībā ar transportlīdzekļa lietošanu arī bez tā īpašnieka vai lietotāja vainas. Tomēr jāatzīmē, ka šīs problēmas risinājums noteikti ir puļņu vērts.

Latvija jau diezgan ilgi ir Eiropas Savienības dalībvalsts, un tās ietvaros vairāki tiesību regulējuma jautājumi ir pakļauti unifikācijai. Attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas jautājumiem Latvijā tiek implementētas attiecīgas Eiropas Savienības tiesību normas. Tomēr jāsaprot, ka pati civiltiesiskās atbildības tiesiskā reglamentācija netiek unificēta, un Latvijā spēkā esošais civiltiesiskās atbildības tiesiskais regulējums vēl joprojām liek uzdot daudz jautājumu, kuri praksē var tikt atbildēti dažādi. Diezgan plaši, arī starp apdrošinātājiem, ir izplatīts kļūdainš uzskats, ka civiltiesiskās atbildības pamati, arī zaudējumu noteikšanas un aprēķināšanas kārtība, ir noteikti šīs atbildības apdrošināšanas līgumā, nevis tie reglamentēti ar vispārējo regulējumu civiltiesībās.

Pareiza pieeja šiem jautājumiem un attiecīgi grozījumi tiesiskajā regulējumā ļautu pilnvērtīgi nodrošināt cietušo tiesības uz zaudējumu atlīdzību, turklāt arī paši apdrošinātie gūtu tiesisko noteiktību attiecībā uz savām līgumsaistībām, kas samazinātu tiesvedību skaitu, tāpēc ieguvēja būtu visa sabiedrība kopumā.

### **3.3. Apdrošinātāja un apdrošinātā atbildība attiecībā pret cietušo**

Jautājumu par paša ceļu satiksmes negadījuma izraisītāja civiltiesisko pienākumu atlīdzināt cietušā zaudējumus, ja viņš savu civiltiesisko atbildību ir apdrošinājis, Latvijas tiesas ir risinājušas nevienveidīgi. Tā, piemēram, 2014. gadā kādā civillietā, izskatot to paplašinātā sastāvā, Augstākā tiesa noteica, ka nedz Civillikuma 2347. panta otrās daļas noteikumi par paaugstinātas bīstamības avota valdītāja atbildību, nedz arī Ceļu satiksmes likuma 44. pants, kas reglamentē atbildību par transportlīdzekļa ekspluatācijas rezultātā nodarītajiem zaudējumiem, neizslēdz Civillikuma 2347. panta pirmajā daļā paredzētās tiesības cietušajai personai prasīt zaudējumu atlīdzināšanu tieši no vainīgās personas, nevis no transportlīdzekļa īpašnieka.<sup>66</sup>

Vēlāk, skatot šo lietu, Senāts kļuva pretēji kategorisks. Sākumā Krimināllietu departaments noteica, ka ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs nevar būt atbildīgs

<sup>66</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2014. gada 27. novembra spriedums Nr. SKC-156/2014, 1. tēze.



par cietušā zaudējumiem, ja savu civiltiesisko atbildību par šiem zaudējumiem ir iepriekš apdrošinājis, tad šai kategoriskajai atziņai pievienojās arī Civillietu departaments.<sup>67</sup>

Šā kategoriskā viedokļa pamatojums tika meklēts Eiropas Savienības tiesībās un vispārējos tiesību principos. Tomēr citās Eiropas Savienības valstīs, kurās obligātās apdrošināšanas tiesiskais regulējums arī tiek veidots no attiecīgu direktīvu transponēšanas, negadījuma izraisītāja civiltiesisko atbildību par deliktu mēdz savienot ar apdrošinātāja civiltiesisko pienākumu, kuram pamats ir apdrošināšanas līgums, neatbrīvojot negadījuma izraisītāju no atbildības.

Piemēram, Vācijas tiesībās<sup>68</sup> ir noteikts, ka saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem cietušais savus zaudējumu atlīdzības prasījumus var īstenot arī tieši pret transportlīdzekļa lietotāja civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju, neatbrīvojot kaitējuma nodarītāju no atbildības, bet nosakot, ka kaitējuma nodarītājs ( t. i., transportlīdzekļa turētājs vai vadītājs) un tā civiltiesiskās atbildības apdrošinātājs ir solidāri atbildīgi par cietušā zaudējumiem. Tas izriet no Vācijas Apdrošināšanas līguma likuma<sup>69</sup> 115. panta pirmās daļas pirmā teikuma 1. apakšpunkta un ceturtā teikuma saistībā ar Vācijas Obligātās apdrošināšanas likuma<sup>70</sup> 1. pantu.

Saskaņā ar Vācijas Ceļu satiksmes noteikumu<sup>71</sup> 18. panta 1. punktu transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ja laikā, kad viņš vada transportlīdzekli, tiek nogalināts cilvēks vai tiek nodarīts kaitējums cilvēka veselībai. Transportlīdzekļa vadītājs ir persona, kas negadījuma brīdī vada transportlīdzekli un kam ir faktiskā vara pār to. Pienākuma atlīdzināt zaudējumus nav, ja zaudējumi nav radušies vadītāja vainas dēļ (apzinātas darbības vai nolaidības dēļ). Vēl ir jāpiebilst, ka transportlīdzekļa vadītājs ir atbildīgs par pierādījumu iesniegšanu par to, ka zaudējumi nav radušies viņa vainas dēļ.

Turklāt saskaņā ar Vācijas Ceļu satiksmes noteikumu 7. panta 1. punktu transportlīdzekļa turētājam ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ja laikā, kad viņš vada transportlīdzekli, tiek nogalināts cilvēks vai tiek nodarīts kaitējums cilvēka veselībai. Bet, lai izvirzītu prasījumu pret turētāju, nav nepieciešama vaina. Cietušā

<sup>67</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 17. decembra spriedums Nr. SKC-808/2020 (C12114219); Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2020. gada 21. janvāra spriedums Nr. SKK-1/2020.

<sup>68</sup> Šeit un turpmāk aprakstam par Vācijas tiesībām izmantoti nepublicēti savstarpējās palīdzības līguma materiāli pēc tiesas pieprasījuma civillietā Nr. C12257519 (2021).

<sup>69</sup> *Gesetz über den Versicherungsvertrag*. Iegūts no: [https://www.gesetze-im-internet.de/vvg\\_2008/](https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/)

<sup>70</sup> *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)*. Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html>

<sup>71</sup> *Straßenverkehrs-Ordnung*. Iegūts no: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/)

prasījuma tiesību nav tikai tad, ja negadījumu izraisījusi nepārvarama vara (Ceļu satiksmes noteikumu 7. panta 2. punkts). Transportlīdzekļa turētājs ir persona, kas savā vārdā uz sava rēķina un ne tikai īslaicīgi lieto transportlīdzekli un kam ir faktiskā vara pār transportlīdzekli.

Saskaņā ar Vācijas Civilt kodeksa<sup>72</sup> 823. panta 1. punktu pienākums atlīdzināt zaudējumu ir tai personai, kas ir vainīga – apzinātas rīcības vai nolaidības dēļ – pretlikumīga kaitējuma nodarīšanā citas personas dzīvībai, miesai vai veselībai. Šīs normas ietvaros, atšķirībā no Ceļu satiksmes noteikumu 18. panta 1. punkta, prasītājam ir pienākums sniegt izklāstu un pierādījumus par vainu.

Visbeidzot, kā prasījuma tiesību pamatojums tiek ņemts vērā Civilt kodeksa 823. panta 2. punkts saistībā ar Vācijas Krimināllikuma<sup>73</sup> 229. pantu. Saskaņā ar Vācijas Civilt kodeksa 823. panta 2. punktu pienākums atlīdzināt zaudējumus ir personai, kas pārkāpj likuma normas, kuras aizsargā citas personas. Šī aizsardzība izriet no Krimināllikuma 229. panta, saskaņā ar kuru tiek sodīta persona, kuras nolaidības dēļ tiek radīti miesas bojājumi citai personai. Uz iepriekš minētajiem pamatiem balstītā atbildība ir spēkā vienlaikus. Taču zaudējumu atlīdzību var pieprasīt tikai vienu reizi.

Attiecībā uz cietušās trešās personas tiesībām celt tiešu prasījumu pret apdrošinātāju, kuras attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu Latvijas tiesībās ir paredzētas tikai Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā, Vācijas Apdrošināšanas līgumu likuma 115. pantā (Tiesības uz tiešu prasījumu) ir paredzēts:

“(1) Trešā persona savas tiesības uz zaudējumu atlīdzību var īstenot arī pret apdrošinātāju,

- 1) ja tā ir civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, lai izpildītu apdrošināšanas pienākumu saskaņā ar Obligātās apdrošināšanas likumu, vai
- 2) ja par apdrošinājumaņēmēja<sup>74</sup> mantu ir uzsākts maksātnespējas process, vai ja iesniegums par procesa uzsākšanu ir atraidīts masas trūkuma dēļ, vai ja ir iecelts pagaidu maksātnespējas procesa administrators, vai
- 3) ja nav zināma apdrošinājumaņēmēja uzturēšanās vieta.

Šīs tiesības pastāv apdrošinātāja atlīdzināšanas pienākuma apdrošināšanas attiecību ietvaros un, ja nav atlīdzināšanas pienākuma, tad 117. panta 1. un 4. punkta ietvaros. Apdrošinātājam zaudējumu atlīdzība ir jāizmaksā naudā. Apdrošinātājs un apdrošinājumaņēmējs, kam ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ir solidāri atbildīgi.”

<sup>72</sup> *Bürgerliches Gesetzbuch*. Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>

<sup>73</sup> *Strafgesetzbuch*. Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>

<sup>74</sup> Apdrošinājumaņēmējs – šeit persona, kuras civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta.

Minētais tiesiskais regulējums Vācijā, šķiet, ir sistēmiski pārdomāts un ļauj cietušajiem izvairīties no zaudējumu piedziņas procesuālajām problēmām. Domājams, nav sistēmiska pamatojuma apdrošinātāja līgumisko pienākumu apskatīt atrauti no personas, kas ir civiltiesiski atbildīga par zaudējumu nodarīšanu.

Tomēr Latvijas tiesu prakses atziņām par apdrošinātāja atbildību, kas izslēdz paša zaudējumu izraisītāja atbildību, noteikti ir pozitīvs efekts, jo iepriekšējā prakse par cietušā morālā kaitējuma un citu ceļu satiksmes negadījumā radīto zaudējumu piedziņu no apsūdzētā kriminālprocesā radīja virkni jautājumu gan par zaudējumu kopējo lielumu, gan par to sadalījumu starp iesaistītajām personām. Nav apstrīdams, ka tad, ja pienākums segt cietušā zaudējumus paredzēts noslēgtajā obligātās apdrošināšanas līgumā, šajā līgumā norādītajā apmērā zaudējumus sedz apdrošinātājs. Tomēr šis jautājums ir tikai procesuāls, tāpēc gadījumā, ja cietušais, piemēram, izvēlētos piedzīt zaudējumus no to izraisītāja, nebūtu pareizi šādu viņa prasību noraidīt tikai tāpēc, ka šis izraisītājs ir noslēdzis savas atbildības apdrošināšanas līgumu – galu galā tā mērķis ir atvieglot cietušā tiesību realizāciju un, pat kompensējot zaudējumus cietušajam, persona, kura ir apdrošinājusi savu civiltiesisko atbildību, varētu vienkārši ar savu apdrošinātāju risināt jautājumu par samaksātās kompensācijas atgūšanu.

Nemot vērā, ka šajā ziņā ar obligāto apdrošināšanu saistītajos jautājumos joprojām ir diezgan daudz neskaidrību, visticamāk, ka Latvijas likumdevējam vēl ir paredzams diezgan liels darbs.

## 4. Apdrošināšanas prēmija un tās nozīme obligātajā apdrošināšanā

### 4.1. Apdrošināšanas prēmijas nozīmes vispārējs apskats

Apdrošinātāju pakalpojumu sniegšana tiek veikta komercdarījumu formā, par pakalpojumiem šajos darījumos nosakot atlīdzību. Apdrošināšanas darījumā atlīdzību par pakalpojumiem dēvē par apdrošināšanas prēmiju. Apdrošināšanas prēmija ir apdrošināšanas līgumā noteiktais maksājums par apdrošinātāja pakalpojumiem.

Apdrošinātājam jebkurā gadījumā svarīgi ir apdrošināšanas prēmiju iekasēt, uzņemoties apdrošināšanas risku, jo no apdrošināšanas prēmijas tiek veikts ieguldījums nosacītajā apdrošināšanas fondā, no kura tiek nodrošinātas apdrošināšanas atlīdzības izmaksas. Tāpēc jau Apdrošināšanas līguma likums (iepriekš likums “Par apdrošināšanas līgumu”) ar zināmiem nosacījumiem sasaistījis apdrošināšanas prēmijas samaksu ar apdrošināšanas līguma spēkā esamību.

Obligātās apdrošināšanas nozīmīgumu pasvītro atkāpe no standarta pieejas apdrošināšanas līguma spēkā esamībai atkarībā no apdrošināšanas prēmijas samaksas. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14. pantā ir paredzēts: kaut arī transportlīdzekļa īpašniekam ir pienākums samaksāt apdrošināšanas prēmiju apdrošināšanas līgumā noteiktajā termiņā un apmērā (pirmā daļa), tomēr apdrošināšanas līgums nezaudē spēku, ja transportlīdzekļa īpašnieks līgumā noteiktajā termiņā nav veicis nepieciešamos maksājumus (piektā daļa), un, ja transportlīdzekļa īpašnieks apdrošināšanas līgumā noteiktajā termiņā nav samaksājis apdrošināšanas prēmiju, apdrošinātājs ir tiesīgs celt prasību tiesā (sestā daļa). Tāpat saskaņā ar šā likuma 41. panta pirmās daļas 2. panta “a” apakšpunktu apdrošinātājs ir tiesīgs iesniegt regresa prasību pret ceļu satiksmes negadījumā zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieku vai līzinga gadījumā – turētāju, ja tas apdrošināšanas līgumā noteiktajā termiņā nav samaksājis apdrošināšanas prēmiju.

Runājot par apdrošināšanas prēmijas noteikšanas principiem, jāpiemin, ka tieši apdrošināšanas prēmijas lielums nosaka apdrošinātāja kā darījuma dalībnieka vērtējumu apdrošināšanas līguma saistībām un ir konkurences elements, tāpēc likumdevēja iesaistīšanās iespēja prēmijas reglamentācijā ir ierobežota ar brīvā tirgus ekonomikas principiem un attiecīgajiem Eiropas Savienības tiesību

principiem. Tomēr Latvijas juridiskajos dokumentos, arī tiesu nolēmumos, parasti netiek veikta analīze korelācijai starp apdrošinātāja saistībām, kuras tas ir uzņēmis darījumā, un apdrošināšanas līgumā noteikto apdrošināšanas prēmijas lielumu.

Iespējams, apdrošināšanas prēmijas lomas neizpratnes dēļ 2017. gadā Latvijā publiski tika nopietni skatīts jautājums par cenas vai vismaz maksimālās cenas noteikšanu ar vispārsaistošu tiesību aktu transportlīdzekļu īpašnieku atbildības obligātajā apdrošināšanā. Iniciatīvas autori arī vairākus gadus aicina vākt parakstus šīs iniciatīvas iesniegšanai likumdevējam (piemēram, portālā *manabals.lv*).

Apdrošināšanas prēmija ir apdrošināšanas līguma neatņemama sastāvdaļa. Apdrošinātājs iekasē no saviem klientiem apdrošināšanas prēmijas maksājumus nākotnes zaudējumu izmaksām, par ko tas ir uzņēmies saistības saskaņā ar apdrošināšanas līgumiem, kā arī akumulē šīs prēmijas, uzturot prēmiju kopējo fondu, kamēr zaudējumi, kurus tas ir apņēmis segt, vēl nav iestājušies.<sup>75</sup>

Ņemot vērā komercdarbības peļņas gūšanas nolūku, apdrošināšanas prēmija apdrošinātājam jānosaka tādā apmērā, lai ar to pietiktu gan apdrošināšanas līgumā paredzēto saistību izpildei, gan apdrošināšanas veikšanai nepieciešamo izdevumu segšanai, kā arī peļņas gūšanai. Tomēr peļņai obligāti nav jābūt gūtai no apdrošināšanas prēmijas daļas, saņemot to no tiešiem apdrošināšanas darījumiem, bet tā var tikt nodrošināta arī citādi, piemēram, ar akumulēto līdzekļu investēšanu, jo apdrošinātāji parasti operē ar pietiekami lielu naudas masu, lai varētu saņemt ievērojamus ienākumus no investīcijām.

Jebkurā gadījumā apdrošināšanas prēmijai ir jābūt patiesai atlīdzībai par apdrošinātāja sniegtajiem pakalpojumiem, t. i., tai jāsedz ar apdrošināšanas līgumu nodrošinātie apdrošināšanas riski. Šo saistību un atlīdzības līdzsvaru nekādā gadījumā nedrīkst izjaukt, jo tad komercdarbība – apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana – zaudēs jebkādu jēgu.

Apdrošināšanas prēmijas sabiedriskā nozīme pastarpināti izriet no Eiropas Savienības tiesību aktiem. Piemēram, Padomes Direktīvā 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos paredzēts, ka apdrošināšanas līgumos nevajadzētu pakļaut negodīguma novērtējumam noteikumus, kas skaidri nosaka vai ierobežo apdrošināto risku un apdrošinātāja atbildību, jo šos ierobežojumus ņem vērā, aprēķinot prēmiju, kuru maksā patērētājs.

Apdrošināšanas prēmijas noteikšanā jāņem vērā apdrošināšanas iespējamība, respektējot tās principus. Vispārēji ir noteikts, ka apdrošināšana ir iespējama tikai

<sup>75</sup> Par šo plašāk sk. Schwarcz, D., Siegelman, P. (2017). *Research Handbook on the Economics of Insurance Law*. Edward Elgar Publishing Limited, 552.

tad, ja pastāv iespēja prognozēt apdrošināmos zaudējumus. Lai veiktu apdrošināšanu, obligāti jābūt novērtējamiem diviem lielumiem: zaudējumu iestāšanās varbūtībai un ar to saistīto zaudējumu lielumam.<sup>76</sup>

Lai noteiktu apdrošināšanas pakalpojumu cenu, apdrošinātāji veic noteikta pagātnes riska vidējo apdrošināšanas izmaksu aprēķinu. Tam nepieciešami dati par gadījumu biežumu, ko var noteikt kā vidējo gadījumu skaitu uz simts attiecīgā laika perioda (parasti viena gada laikā) spēkā esošiem apdrošināšanas līgumiem, un vidējo zaudējumu apmēru vienā gadījumā – tā noteikšanai izmanto vēsturiskos datus –, korigējot to ar pieņēmumiem par attīstību nākotnē.

Izmantojot šos aprēķinus, apdrošinātāji nosaka tā saucamās riska prēmijas, kas ir apdrošināšanas pakalpojumu cenas obligāta sastāvdaļa – tā ir naudas summa, kas vidēji nepieciešama vienam apdrošināšanas līgumam, lai segtu iespējamās apdrošināšanas atlīdzības un šo atlīdzību administrēšanas izdevumus. Riska prēmiju apdrošinātājs aprēķina, reizinot gadījumu biežumu ar vidējo zaudējumu lielumu vienā gadījumā un rezultātu dalot ar līgumu skaitu.

Uzskatāmāk to var parādīt ar riska prēmijas aprēķina piemēru. Pēc pagātnes datiem, piemēram, ir zināms, ka pēdējo trīs gadu periodā uz 100 apdrošināšanas līgumiem gada laikā ir bijuši pieci atlīdzības izmaksas gadījumi – tādējādi gadījumu biežums būs pieci uz 100, t. i., 0,05 jeb 5 %. Noskaidrots, ka pēdējo trīs gadu periodā vidēji izmaksātā summa kopā ar izmaksas administrēšanas izdevumiem par vienu gadījumu bija 1000 eiro: šajā situācijā riska prēmijas aprēķins būs 1000 reizināts ar 0,05, un attiecīgi riska prēmijas lielums būs 50 eiro.

Pēc riska prēmijas aprēķināšanas, lai noteiktu individuālo cenu, tās lielumu korigē ar koeficientiem, kas atspoguļo individuālu klienta riska novērtējumu.

Tieši individuālā riska koeficientu noteikšana un piemērošana ir tas, ar ko apdrošinātāji savstarpēji konkurē, cenšoties uzņemt vairāk risku par atbilstošām cenām un attiecīgi piesaistot maza riska klientus ar cenu atlaidēm.

Ņemot vērā, ka apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana ir komercdarbība un Eiropas Savienības valstu ekonomika balstās uz konkurences principiem, Eiropas tiesības aizliedz dalībvalstīm apdrošināšanas prēmijas (cenas) tieši vai netieši reglamentēt.

Apdrošinātāju darbības valsts uzraudzība jeb kontrole, tostarp arī cenu noteikšanā, izpaužas tā, ka specializēta valsts uzraudzības iestāde raugās, lai apdrošinātājam būtu pietiekami daudz līdzekļu un spēju pienācīgi pildīt saistības, kas izriet no apdrošināšanas līgumiem.

<sup>76</sup> Dror, D. M. (2011). Can We Assume that People Understand Insurance Principles? *Medicus Mundi Switzerland (MMS)*. 120, 50–54.

Apdrošināšanas prēmiju lielums vai arī to elementi nevar būt saskaņošanas objekts starp apdrošinātājiem, jo šādas saskaņošanas (vienošanās) starp konkurentiem ir aizliegtas saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. pantu un Latvijas Republikas Konkurences likuma 11. pantu.

Šajā ziņā gan jāpiemin, ka apdrošināšanas nozare diezgan ilgi, līdz pat 2017. gadam, bija viena no trim nozarēm Eiropas Savienībā, uz kuru bija attiecināma regula par grupālo atbrīvojumu no konkurences aizliegumiem – Komisijas Regula (ES) Nr. 267/2010 (2010. gada 24. marts) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu dažām nolīgumu, lēmumu un saskaņotu darbību kategorijām apdrošināšanas nozarē.

Tas tika pamatots ar atziņu, ka vēsturisko statistikas datu apmaiņa riska prēmijas (riskas cenas) noteikšanai sekmē apdrošināšanas nozares efektīvu darbību, jo apdrošinātājiem rodas labāka izpratne par pieņemamiem riskiem, kas savukārt ļauj tiem veikt uzticamāku risku novērtējumu, samazinot starpību starp atlīdzību faktisko apmēru un apdrošināto samaksāto prēmiju summu, rezultātā kopumā samazinot gala cenas patērētājiem.

Atceļot šo regulu, tomēr ar līdzšinējo pamatojumu joprojām atzīstot apdrošinātāju tiesības apmainīties ar vēsturiskajiem datiem, Eiropas Komisija savā ziņojumā skaidroja, ka nav nepieciešamības katru nolīgumu, lēmumu vai saskaņoto darbību kategoriju par vēsturisko statistikas datu apkopošanu aizsargāt ar izņēmuma rakstura tiesību instrumentu un pietiek ar atbilstošiem norādījumiem.

Kaut arī attiecīgais grupālais atbrīvojums no konkurences aizliegumiem ir atcelts, ar to saistītie tiesību dokumenti pēc būtības apliecina apdrošināšanas prēmijas sabiedrisko nozīmi un tās noteikšanas principus.

Apdrošināšanas līgums ir tiesisks darījums, ar ko viena persona, t. i., apdrošinātājs, par samaksu apņemas izpildīt par labu otrai personai noteiktu darbību, ja iestāsies nepieciešamie, līgumā paredzētie priekšnosacījumi.

Tiesiska darījuma sastāvdaļas ir vai nu būtiskas, vai dabiskas, vai nejaušas (Civillikuma 1469. pants). Būtisks darījumā ir viss tas, kas nepieciešams tā jēdzienam un bez kā arī pats nodomātais darījums nav iespējams (Civillikuma 1470. pants).

Apdrošināšanas prēmijas nozīmi apdrošināšanas līgumā var salīdzināt ar pirkuma maksas nozīmi pirkuma līgumā. Jāpiebilst, ka pirkuma līgumam darījuma būtiskās sastāvdaļas ir priekšmets un maksa.

Atbilstoši Civillikuma 2017. pantam pirkuma maksai ir jābūt noteiktai un tā nedrīkst būt atkarīga no vienas puses iegribas. Pēc vispārējiem noteikumiem pirkuma maksai jābūt noteiktai ar konkrētu naudas summu un tā uzskatāma par līguma būtisku sastāvdaļu.<sup>77</sup>

<sup>77</sup> Torgāns, K. (2018). *Saistību tiesības*. 2. papild. izd. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 590.

Arī apdrošināšanas līguma būtiskās sastāvdaļas ir priekšmets un maksa (apdrošināšanas prēmija). Apdrošināšanas līguma priekšmets ir pakalpojums, kas tiek sniegts, uzņemoties apdrošināšanas atlīdzības izmaksas pienākumu, iestājoties apdrošināšanas gadījumam, bet cita apdrošināšanas līguma būtiskā sastāvdaļa – pakalpojuma atlīdzība (maksa) – ir apdrošināšanas prēmija. Par abiem šiem elementiem darījuma dalībniekiem jāvienojas, jau līgumu slēdzot.

Pievēršoties apdrošināšanas atlīdzības nozīmes analīzei pretstatā apdrošināšanas prēmijas nozīmei, var secināt, ka praksē ir bijuši gadījumi, kad apdrošināšanas prēmijas loma nav pienācīgi novērtēta.<sup>78</sup>

Arī viedoklis, ka apdrošinātāja apdrošināšanas atlīdzības atteikuma pamats ir nevis vērtējums par līguma saistībām, bet tas mēdz būt arī likumisks, kā arī subjektīvs,<sup>79</sup> pēc būtības balstās uz sabiedrības neziņu par apdrošināšanas līguma tiesisko regulējumu. Apdrošinātāja lēmumam par apdrošināšanas atlīdzību ir jāatspoguļo no apdrošināšanas līguma izrietošs apdrošināto risku segums ar izņēmumiem un citiem līguma nosacījumiem, to skaitā – no imperatīvā tiesiskā regulējuma izrietošs, kuram pretī ir saņemta apdrošināšanas prēmija, slēdzot līgumu. Tas, ka apdrošinātāju lēmumi par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu vai atteikumu var tikt saistīti ne tikai ar apdrošināto risku segumu, bet arī ar apdrošinājuma ņēmēja, apdrošinātā un citu līguma dalībnieku pienākumu neizpildi, nevar būt par pamatu apdrošināšanas atlīdzības izmaksas tiesisko regulējumu izcelt no apdrošināšanas līguma tiesiskā regulējuma, kā arī apdrošinātāja līgumisko apsolījumu sniegt pakalpojumus pret saņemto atlīdzību – prēmiju – nodalīt no šā līguma saistību apraksta.

Situācijā, kurā personu tiesiskās attiecības izriet no to noslēgtā līguma, kam likumdevējs ir paredzējis tiesisko reglamentāciju, piemērojot tiesību normas, ir būtiski vērtēt pēc tā, cik lielā mērā šīs tiesību normas ir imperatīvas, proti, cik daudz likumdevējs ir gribējis ierobežot darījuma dalībniekiem iespēju brīvi vienoties par darījuma noteikumiem.

Cits vērtējums šim jautājumam nebūtu pareizs arī tad, ja tiktu apskatīts sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgums, kam sabiedrībā bieži piedēvē īpašu nozīmi, kas atšķir šo līgumu no citiem civiltiesiskiem līgumiem. Atbildības apdrošināšanas līguma slēgšana

<sup>78</sup> Piemēram, Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2014. gada 12. marta sprieduma Nr. SKC-184/2014 8.2 punktā tiesa nošķir apdrošināšanas prēmiju no apdrošināšanas atlīdzības, uzskatot, ka prasījums par prēmijas samaksu ir mazāk svarīgs nekā prasījums par apdrošināšanas atlīdzību.

<sup>79</sup> Mantrovs, V. (2018). Apdrošināšanas atlīdzības izmaksas atteikuma regulējums Latvijā. No: *Latvijas Universitātes 76. starptautiskās zinātniskās konferences rakstu krājums*, 107–117. Iegūts no: [https://www.lu.lv/fileadmin/user\\_upload/lu\\_portal/apgads/izdevumi/2018/Book\\_76\\_juristu\\_konference\\_2018\\_-gala.pdf](https://www.lu.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/apgads/izdevumi/2018/Book_76_juristu_konference_2018_-gala.pdf)



transportlīdzekļu lietotājiem tiek padarīta par obligātu ar visai sabiedrībai diezgan svarīgu mērķi – aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo personu intereses ātri saņemt zaudējumu pienācīgu atlīdzināšanu.

Lai gan sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līguma noteikumiem likumdevējs ir paredzējis saistošu normatīvu regulējumu, tomēr arī šajā apdrošināšanas veidā apdrošinātāja saistību pamatā ir līgums.

To, piemēram, apliecina jau iepriekš pieminētais Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 7. augusta spriedums lietā Nr. C-122/17, kurā ir skaidrots, ka pat tad, ja dalībvalsts tiesību norma ir pretrunā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, apdrošinātājam nedrīkst tikt uzlikts pienākums atlīdzināt cietušajam kaitējumu, ko nesedz tā izsniegtā apdrošināšanas polise (apdrošināšanas līgums).

Eiropas Savienības Tiesa šajā lietā skaidro apdrošināšanas būtību kā ieguldījumu kopīgiem mērķiem, veicot maksājumus kopējo izdevumu vai zaudējumu segšanai. Tiesa secina, ka apdrošinātājam, kas ir privātpersona, saistības jāpilda saskaņā ar noslēgtā līguma noteikumiem, savukārt direktīvas normas nevar tikt piemērotas strīdā starp privātpersonām. Par direktīvu transponēšanu ir atbildīga valsts, tādējādi, ja apdrošinātājs ir noslēdzis līgumu, nepārkāpjot nacionālās tiesību normas, bet tās ir pretrunā ar direktīvu, atbildība cietušā priekšā jāuzņemas valstij, publiskajām un tām pielīdzināmām iestādēm, uz kurām var tikt attiecināta direktīvas tiešā iedarbība, nevis apdrošinātājam.

Eiropas Savienības Tiesa uzsver, ka apdrošinātājam nevar likt uzņemties veikt izmaksas, kādas līgumā nebija paredzētas, liekot tam segt risku, kāds nebija ņemts vērā, aprēķinot apdrošināšanas prēmiju.

Šajā ziņā uzmanība jāpievērš risinājumam, ko Latvijā izvēlējās atsevišķās civillietās (C04330607, C34087308), balstoties uz 2014. gada 29. decembra Satversmes tiesas spriedumu lietā Nr. 2014-06-03 par Ministru kabineta noteikumu Nr. 331 "Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" atsevišķiem noteikumiem. Šā Satversmes tiesas sprieduma piemērošana ar interpretāciju, ko sniedza Latvijas Republikas Augstākā tiesa spriedumā Nr. SKC-1/2015, noveda pie tā, ka tika atzīta apdrošinātāju atbildība par tiem zaudējumiem, kurus apdrošinātāji nebija paredzējuši, slēdzot apdrošināšanas līgumu, ņemot vērā minētajos Ministru kabineta noteikumos Nr. 331 noteiktos ierobežojumus, ko atzina par neatbilstošiem attiecīgās direktīvas interpretācijai. Šajā ziņā var tikt vērtēts ģenerāladvokāta Īva Bota 2018. gada 10. aprīlī sniegtais secinājums minētajā Eiropas Savienības Tiesas lietā Nr. C-122/17. Viņš norāda, ka "valsts tā vai citādi nedrīkst gūt jebkādas priekšrocības no direktīvas nepareizas transponēšanas, meklējot veidus, kā uzlikt apdrošinātājiem pienākumu segt riskus, ko pati valsts ir tieši izslēgusi no risku seguma".

Ar atpakaļ vērstu spēku uzlikt apdrošinātājiem lielākas saistības nekā bija paredzētas apdrošināšanas līgumā – tas ir vērtējams kā tiesiskās drošības principa pārkāpums. Tāpat nevar uzskatīt par taisnīgu zaudējumus nodarījušo personu atbrīvošanu no zaudējumu atlīdzināšanas pienākuma cietušajiem daļā, kurā šādi zaudējumi nav bijuši apdrošināti un par ko nav bijusi samaksāta apdrošināšanas prēmija (detalizētāk par to sk. turpmāk).

Apkopojot minēto, var secināt, ka apdrošinātāja saistības izriet no līguma, kurā ir aprakstīts šo saistību raksturs, un tieši par to apdrošinātājs nosaka klienta maksājamo atlīdzību – apdrošināšanas prēmiju.

#### 4.2. Atlaižu un piemaksu (*bonus-malus*) sistēma kā apdrošināšanas prēmiju veidojošs elements

Viens no nozīmīgākajiem kritērijiem riska izvērtēšanai transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanā ir pagātnē izraisīto negadījumu skaits. Apdrošināšanas prēmijas noteikšanas procesa svarīgumu atkarībā no konkrētā transportlīdzekļa īpašnieka izraisīto negadījumu skaita, kas atspoguļo riska izvērtējumu, apliecina Eiropas Savienībā lietotās izskatīšanas procedūras saistībā ar transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas prēmiju noteikšanu.

Latvijā šī sistēma balstās uz apdrošinātāju – biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” biedru – vienošanos par atlaižu un piemaksu klasēm. Tā ir *bonus-malus* jeb atlaižu un piemaksu sistēma, kurā katram pārim, ko veido transportlīdzeklis un īpašnieks, nosaka *bonus-malus* klasi atkarībā no pagātnē izraisītiem ceļu satiksmes negadījumiem. Pieņemot, ka šī *bonus-malus* klase atspoguļo individuālā riska pakāpi, apdrošinātājs to var ņemt vērā, aprēķinot apdrošināšanas prēmijas lielumu.

Tā ir vienošanās Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta izpratnē, kas pieļauj atbrīvošanu no konkurences aizliegumiem saskaņā ar šā panta trešo daļu.

Un, kaut arī Latvijā apdrošinātāji paši nosaka apdrošināšanas prēmijas korekcijas atkarībā no *bonus-malus* klases, Eiropas Savienības Tiesa iepriekš ir atzinusi par sabiedrībai svarīgu un atbrīvojamu no konkurences aizliegumiem pat tādu kārtību, saskaņā ar kuru piemaksas un atlaides bija jau iepriekš noteiktas vai iezīmētas valsts nacionālajās tiesībās.

Šajā ziņā jāapskata Eiropas Kopienų (Savienības) Tiesas 2004. gada 7. septembra nolēmumi lietā Nr. C-346/02 un Nr. C-347/02. Šajās tiesvedībās Eiropas Komisija vērsās pret Luksemburgu un Franciju par valsts pienākumu neizpildi, pieņemot tiesību normas, kurās paredzēts pienākums iekļaut transportlīdzekļu apdrošināšanas līgumos iedalījuma sistēmu klasēs atkarībā no apdrošināšanas gadījumu iestāšanās vai to neiestāšanās. Eiropas Komisija uzskatīja, ka šāds pienākums ir pretējs likmju brīvas noteikšanas principam, t. i., ka valsts nedrīkst noteikt vai tieši ietekmēt apdrošināšanas pakalpojumu cenas.

Kaut arī ģenerālvokātes Kristīnes Štiksas-Haklas 2004. gada 30. marta secinājumos tika ierosināts tiesai atzīt, ka minētās valstis ir pārkāpušas likmju brīvas noteikšanas principu, kurš tajā laikā bija noteikts Padomes Direktīvā 92/49/EEK (1992. gada 18. jūnijs) par normatīvo un administratīvo aktu koordinēšanu attiecībā uz tiešo apdrošināšanu, kas nav dzīvības apdrošināšana, ar kuru groza Direktīvu 73/239/EEK un Direktīvu 88/357/EEK (Trešā nedzīvības apdrošināšanas direktīva), tomēr tiesa šo viedokli nav atbalstījusi. Izskatot visus argumentus, tiesa ir nospriedusi, ka izskatāmās *bonus-malus* sistēmas tomēr nenoved pie tā, ka valsts tieši nosaka likmes, jo apdrošināšanas sabiedrības var brīvi noteikt pamatprēmiju lielumu, tāpēc pārkāpumi nav konstatējami.

Jāatzīmē, ka šajās tiesvedībās ir izskanējis arī arguments, ka *bonus-malus* sistēma, nosakot paaugstinātās apdrošināšanas prēmijas ceļu satiksmes negadījumu izraisītājiem, veicina patērētāju aizsardzību un ceļu satiksmes negadījumu novēršanu.

Latvijā sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas polišu cenu noteikšanai *bonus-malus* sistēma ir ieviesta, Latvijas apdrošinātājiem savā starpā par to vienojoties un 2005. gada 17. novembrī apstiprinot biedrības "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" saistošajos norādījumos. Jauno sistēmu apdrošinātāji izmanto kopš 2006. gada 1. janvāra. Iepriekš katrs apdrošinātājs visus vērtēšanas kritērijus noteica individuāli, balstoties uz sev pieejamo informāciju.

*Bonus-malus* sistēma atbilstoši transportlīdzekļa īpašnieka līdzšinējai apdrošināšanas vēsturei un izraisītājiem ceļu satiksmes negadījumiem ļauj apdrošinātājam samazināt vai palielināt cenu, salīdzinot ar standarta obligātās individuālās apdrošināšanas polises cenu, atkarībā no *bonus-malus* klases. Dati *bonus-malus* klases noteikšanai tiek ņemti no vienotās datubāzes, kuru administrē biedrība "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs". Tādējādi pilnīgi visiem apdrošinātājiem ir vienāds klientu iedalījums klasēs atbilstoši viņu apdrošināšanas vēsturei. Personai, kuras transportlīdzeklis būs izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, būs vienādi zema klase pie jebkura apdrošinātāja.

Transportlīdzekļu īpašnieki saņem papildu atlaides no vidēji noteiktās obligātās apdrošināšanas riska cenas par katru gadu, kura laikā bija apdrošināti un neizraisīja ceļu satiksmes negadījumus. Savukārt tiem transportlīdzekļu īpašniekiem, kas gada laikā bija atbildīgi par ceļu satiksmes negadījumu izraisīšanu, ja par to vajadzēja izmaksāt obligātās apdrošināšanas atlīdzību, pie vidēji noteiktās riska cenas tiks noteiktas piemaksas.

Transportlīdzekļa īpašnieks, kas pirmo reizi noformē obligātās apdrošināšanas polisi, automātiski nokļūst sestajā atlaižu klasē (jaunslēguma jeb sākumklasē). Savukārt tie klienti, kas savu civiltiesisko atbildību apdrošina vairāk par gadu, atbilstoši apdrošināšanas ilgumam un vēsturei ieņem noteiktu klasi klasifikatorā.

*Bonus-malus* klase tiek rēķināta attiecībā uz pāri "transportlīdzeklis un īpašnieks". Iegādājoties jaunu transportlīdzekli, klase tiek pārmantota no iepriekš

piederošā transportlīdzekļa. Savukārt tiem īpašniekiem, kam pieder vairāki transportlīdzekļi, katram pārim būs sava, pat atšķirīga atlaides vai piemaksas klase (izņēmums ir speciālie nosacījumi autoparkiem).

Apdrošinātājs var noteikt atlaides tiem transportlīdzekļu īpašniekiem, kas *bonus-malus* klasifikatorā ieņem vietu no septītās līdz septiņpadsmitajai klasei. Lai transportlīdzekļa īpašnieks nokļūtu nākamajā atlaižu klasē, tam jābūt apdrošinātam vismaz 275 dienas gadā. Savukārt par katru klasi, kas ir zemāka par sesto, apdrošinātāji nosaka piemaksas.

Par katru izraisīto ceļu satiksmes negadījumu transportlīdzekļa īpašnieks zaudē līdz šim ieņemto klasi: par vienu negadījumu klase samazinās par 30 %, par diviem – par 50 %, par trīs negadījumiem – par 80 %, savukārt par vairāk nekā trim ceļu satiksmes negadījumiem transportlīdzekļa īpašnieks automātiski nokļūst pirmajā *bonus-malus* klasē, par kuru apdrošinātājs piemēro vislielāko piemaksu obligātās apdrošināšanas polisei. Aprēķinātā *bonus-malus* klase ir spēkā vienu gadu un tiek pārskatīta katra gada 15. septembrī.<sup>80</sup>

Apdrošināšanas prēmijas lielumu nosaka katrs apdrošinātājs patstāvīgi, un *bonus-malus* klases nav vienīgais kritērijs, bet gan ir tikai viens no daudziem risku ietekmējošajiem faktoriem, kurus, izvērtējot kopumā, katrs apdrošinātājs nosaka galīgo apdrošināšanas prēmijas lielumu.

Nenoliedzami, ar to pastarpināti tiek veicināta satiksmes drošība Latvijā.

### 4.3. Atskaitījumi no apdrošināšanas prēmijas un citi apdrošināšanas prēmiju palielinošie maksājumi

Ar apdrošināšanas prēmijām, ko iekasē apdrošinātāji, ne tikai tiek nodrošinātas apdrošināšanas atlīdzības (papildus cietušajiem izmaksājamām apdrošināšanas atlīdzībām), bet tās arī ļauj apdrošinātājiem segt darbības izdevumus (administrējot gan apdrošināšanas līgumu noslēgšanu, gan arī apdrošināšanas atlīdzību izmaksu, kā arī nodrošinot vispārējo lietvedību un grāmatvedības uzskaiti) un veikt vairākus atskaitījumus saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu. Tā, bez atskaitījumiem valsts uzraudzībai un iemaksām speciāli izveidotajā Garantijas fondā, ar likumu ir noteikts, ka apdrošinātājiem ik gadu no saņemtajām apdrošināšanas prēmijām ir pienākums iemaksāt divus procentus Ceļu satiksmes drošības fondā, kura līdzekļus atbilstoši Ceļu satiksmes drošības padomes lēmumiem izlieto informatīvajām kampaņām un citiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem.

<sup>80</sup> Vairāk sk. LTAB. *Bonus-malus sistēmas aprēķina nosacījumi*. Iegūts no: [https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM\\_apraksts.pdf](https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM_apraksts.pdf)

Pildot informācijas centra funkcijas, biedrībai “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, kuras darbību finansē tās biedri (apdrošinātāji), ir jānodrošina sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas informācijas sistēmas darbība, šajā sistēmā uzkrājot nepieciešamo datu apjomu, un piekļuve tiem ir ne tikai sistēmas dalībniekiem, bet arī noteiktajām valsts institūcijām.

Apdrošinātāju finanšu līdzekļu avots primāri ir apdrošināšanas prēmijas, kā arī ienākumi no līdzekļu (apdrošināšanas prēmiju) investēšanas. Šajā ziņā kā strīdīgs ir vērtējams likumdevēja rīcības pamatojums, uzliekot par pienākumu apdrošinātājiem daļēji finansēt arī valsts politikas pasākumus un budžeta ieņēmumus (sk. turpmāk).

#### 4.3.1. Ceļu satiksmes drošības fonds

Latvijas likumdevējs Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57. pantā ir paredzējis obligātos atskaitījumus no apdrošināšanas prēmijas ceļu satiksmes negadījumu novēršanai. Tādējādi apdrošinājuma ņēmēji – transportlīdzekļu īpašnieki un tiesīgie lietotāji –, maksājot apdrošināšanas prēmijas, arī sniedz finansējumu speciālajam fondam, kas gādā par ceļu satiksmes drošību.

Šā likuma panta otrajā daļā ir noteikts, ka ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai apdrošinātāji katru ceturksni ieskaita biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” kontā divus procentus no iekasētās apdrošināšanas prēmiju summas. Un, kaut arī ceļu satiksmes drošība skar ikvienu valsts iedzīvotāju, satiksmes drošības veicināšanas pasākumu finansēšana ar atskaitījumiem no obligātās apdrošināšanas prēmijas var tikt uzskatīta par privāto finansējumu valsts politikas projektiem, turklāt tas ir ar likumu noteikts.

Ar likumu ir noteikta arī lēmumu pieņemšanas kārtība par satiksmes drošības veicināšanas pasākumu finansēšanu. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57. panta trešajā daļā noteikts, ka par naudas izlietojumu ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai lemj Ministru kabineta izveidota konsultatīva institūcija, kuras darbības mērķis ir sekmēt vienotas valsts politikas izstrādi un īstenošanu ceļu satiksmes drošības jomā, lai paaugstinātu vispārējo ceļu satiksmes drošības līmeni valstī. Šī lēmējainstitūcija ir Ceļu satiksmes drošības padome. Turklāt jāpiebilst, ka ne mazāk par pusi no šā panta otrajā daļā minētajiem līdzekļiem izmanto Iekšlietu ministrijas padotībā esošās iestādes.

Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādņem,<sup>81</sup> kas ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, ir noteikti transporta politikas attīstības mērķi,

<sup>81</sup> Par transporta attīstības pamatnostādņem 2014.–2020. gadam: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2013. gada 27. decembra rīkojums Nr. 683. *Latvijas Vēstnesis*. 253, 30.12.2013.

patmatprincipi, prioritātes un sasniedzamie rezultāti transporta nozarē, kā arī turpmākās rīcības plāni saistībā ar ceļu satiksmes drošības nodrošināšanu.

Pamatojoties uz pamatnostādņēm 2014.–2020. gadam, ir izstrādāts un apstiprināts Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020. gadam<sup>82</sup> (šādu plānu Latvijā kopš 1994. gada apstiprina noteiktam laika periodam), kas ir politikas plānošanas dokuments, kurā paredzēti rīcības virzieni ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, nosakot atbildīgās institūcijas un rīcības virzienu īstenošanas termiņus, kā arī nepieciešamo finansējumu. Plāna izveidē un realizācijā Ministru kabinets iesaista ne tikai ministrijas un publiskās iestādes, bet arī dažādas biedrības un nevalstiskās organizācijas. Plāna realizāciju pārrauga Ceļu satiksmes drošības padome, kas ir konsultatīva institūcija, kuras darbības mērķis ir sekmēt vienotas valsts politikas izstrādi un īstenošanu ceļu satiksmes drošības jomā, lai paaugstinātu vispārējo ceļu satiksmes drošības līmeni valstī.<sup>83</sup>

2017.–2020. gada Ceļu satiksmes drošības plānā tika iecerēts 3 901 890 eiro piešķirt dažādiem pasākumiem, izmantojot tieši atskaitījumus no obligātās apdrošināšanas prēmijām. Tādējādi ir redzams, ka pēc būtības ceļu satiksmes drošības fonda līdzekļi tiek regulēti kā valsts budžeta sastāvdaļa, jo valsts politikas realizācija ar finansiālām metodēm notiek, izmantojot valsts budžetu, kas ir valdības finansiālās darbības un vadības pamatā (Likuma par budžetu un finanšu vadību 1. panta pirmā daļa). Tajā sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku līdzekļi kā daļa no to maksājamās apdrošināšanas prēmijas ir iesaistīti ar imperatīvu likuma regulējumu par obligāti veicamiem atskaitījumiem.

Valsts politikas privātais finansējums šajā gadījumā ir noteikts likumā un līdz ar to ir obligāts, kaut arī šo finansējumu pēc būtības nodrošina sauszemes transportlīdzekļu īpašnieki – galvenokārt privātpersonas –, jo to veido noteiktā apdrošināšanas prēmijas daļa, ko šīs privātpersonas maksā apdrošinātājiem. Pamatojoties uz minēto, iespējams, šī sistēma ir jāpārskata.

#### 4.3.2. Atlaides personām ar invaliditāti un lauksaimniekiem

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14. panta otrajā daļā noteikts, ka, apdrošinot vieglo automobili, apdrošinātāja noteiktās apdrošināšanas prēmijas maksājums tiek samazināts par

<sup>82</sup> Par ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2017. gada 4. aprīļa rīkojums Nr. 180. *Latvijas Vēstnesis*. 72, 07.04.2017.

<sup>83</sup> Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2019. gada 11. jūnija noteikumi Nr. 245, kas izdoti saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 13. pantu un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57. panta trešo daļu. *Latvijas Vēstnesis*. 119, 13.06.2019.

40 % transportlīdzekļu īpašniekiem, kuri ir I un II grupas invalīdi, kā arī III grupas invalīdi, kuriem ir apgrūtināta pārvietošanās.

Savukārt šā panta trešajā daļā noteikts, ka 30 % atlaide no apdrošinātāja noteiktā apdrošināšanas prēmijas maksājuma tiek piešķirta traktortehnikas vai tās piekabes, kā arī transportlīdzekļa īpašniekam – zemnieku vai zvejnieku saimniecībai un lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvajai sabiedrībai, kā arī komersantam un fiziskajai personai, kam īpašumā, pastāvīgā lietošanā vai nomā ir zemes platība, kas tiek izmantota lauksaimniecības produkcijas ražošanai.

Likuma 14. pantā paredzētās apdrošināšanas prēmijas maksājumu atlaides konkrētajam apdrošinātājam tiek kompensētas no Garantijas fonda, kas nodrošina obligātās apdrošināšanas sistēmas darbību. Kā jau ir aprakstīts iepriekš, naudas līdzekļi šajā fondā tiek ieskaitīti no apdrošināšanas prēmijām, ko iekasē apdrošinātāji, kuri ir šā fonda dalībnieki. Savukārt apdrošināšanas prēmijas apdrošinātājiem maksā transportlīdzekļu īpašnieki un tiesīgie lietotāji, kas galvenokārt ir privātpersonas. Tādējādi var teikt, ka atlaides, arī lauksaimniecības komersantiem, nodrošina privātpersonu līdzmaksājumi, kuriem tādējādi pēc būtības ir nodoklim pielīdzināms statuss. Būtībā ar šo privāto finansējumu tiek risināti sociālās politikas jautājumi (atlaides personām ar invaliditāti) un arī valsts komercdarbības atbalsta jautājumi (atlaides lauksaimniekiem). Bet šo jautājumu risināšana atrodas ārpus valsts izstrādātiem un kontrolētiem mehānismiem publisko līdzekļu pārdalē.

Lai gan šeit apskatītā finansējuma pamatojums ir visai apšaubāms, šīs grāmatas tapšanas laikā tika iniciētas un izskatītas likumdošanas iniciatīvas atlaizu saņēmēju loka paplašināšanai.

#### 4.3.3. Valsts sociālā apdrošināšana un nodokļi

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 24. panta otrajā daļā ir iekļauts apdrošinātāja pienākums atlīdzināt valsts budžeta līdzekļus, kas saistībā ar ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām samaksāti valsts sociālās apdrošināšanas pakalpojumu veidā, ieskaitot ieturēto un cietušajām personām neizmaksāto iedzīvotāju ienākuma nodokli.

Centoties noskaidrot, vai šāda prakse pastāv citās Eiropas valstīs, ir saņemtas vairākas negatīvas atbildes.<sup>84</sup> Arī pēc būtības šādu praksi vērtējot no juridiskā viedokļa, tā šķiet apšaubāma.

<sup>84</sup> 2019. gada augustā Latvijas Apdrošinātāju asociācija vērsās Eiropas Apdrošināšanas un pārapirošināšanas federācijā *Insurance Europe* (<https://insuranceeurope.eu/>) ar lūgumu noskaidrot ārvalstu pieredzi par iedzīvotāju ienākuma nodokli. Aptaaujā tika noskaidrots, ka vairākumā valstu ar obligātās apdrošināšanas atlīdzībām vispār neatlīdzina valsts budžeta izdevumus, arī iedzīvotāju ienākuma nodokli.

Zaudējumu atlīdzināšanas mērķis civiltiesībās ir pēc iespējas pilnīgāk atjaunot tādu cietušās personas mantas stāvokli, kāds pastāvētu, ja tiesību aizskārums nebūtu noticis. Citiem vārdiem sakot, zaudējumu pilnīgas atlīdzināšanas pamatuzdevums ir novērst (vai vismaz minimizēt) cietušā mantisko tiesību aizskāruma radītās negatīvās sekas, kas izpaužas kā mantas vērtības samazinājums, papildu izdevumi, peļņas (labumu) neiegūšana, vai nu atjaunojot tam piederošās mantas agrāko stāvokli, vai arī samaksājot atlīdzību par mantisko samazinājumu naudas izteiksmē.

Savukārt Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra, pamatojoties uz personas iepriekš veiktajām sociālās apdrošināšanas iemaksām, atbilstoši likumam aprēķina un izmaksā pensijas vai pabalstus, bet nekāds kaitējums tai ar pašu negadījumu netiek nodarīts. Un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra nav cietusī persona.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 3. panta pirmajā daļā noteikts, ka obligātās apdrošināšanas objekts ir transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība par ceļu satiksmes negadījumā nodarīto zaudējumu trešajai personai.

Civiltiesiskā atbildība izpaužas pienākumā atlīdzināt nodarītos zaudējumus – tikai tāpēc šo atbildību ir iespējams apdrošināt (ne administratīvo, ne krimināl-atbildību apdrošināt nav iespējams). Šīs atbildības priekšnosacījumi, kas obligāti konstatējami, lai varētu atzīt cietušā tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu, tika apskatīti iepriekš.<sup>85</sup>

Tāpēc tikai ceļu satiksmes negadījumā cietušās personas zaudējumi, par kuriem, pamatojoties uz vispārējo regulējumu civiltiesībās, ir civiltiesiski atbildīgs šā negadījuma izraisītājs, var tikt pieprasīti no negadījuma izraisītāja civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja.<sup>86</sup>

Apdrošināšanas atlīdzība tiek izmaksāta trešajai personai. Saskaņā ar likumā sniegto definīciju trešā persona ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kurai ceļu satiksmes negadījuma dēļ ir nodarīti zaudējumi un pienākas apdrošināšanas atlīdzība. Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra nav juridiska persona un savā darbībā pārstāv juridisko personu – Latvijas Republiku. Tas izriet no Valsts pārvaldes

<sup>85</sup> Torgāns, K., Kārklīšs, J., Bitāns, A. (2017). *Līgumu un deliktu problēmas Eiropas Savienībā un Latvijā*. Prof. K. Torgāna zin. red. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 283.

<sup>86</sup> Tas, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas atlīdzībām piemīt zaudējumu kompensējošs raksturs, Latvijas tiesībās izriet no Apdrošināšanas līguma likuma 52. panta pirmās daļas (iepriekš no likuma "Par apdrošināšanas līgumu" 35. panta), Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1. panta 1. punkta, 3. panta pirmās daļas, 3. nodaļas, kā arī attiecīgu ES direktīvu regulējuma, uz ko ir atsauce Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā.



iekārtas likuma 5. panta pirmās un ceturtais daļas, kurās noteikts, ka tiešās pārvaldes iestādes pārstāv Latvijas Republiku un Latvijas Republika ir atbildīga par tiešās pārvaldes iestāžu darbību. Juridiskā persona ir Latvijas Republika, savukārt valsts iestādes ir šīs juridiskās personas struktūrvienības.<sup>87</sup> Tādējādi no Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras cietušajam izmaksājamās pensijas vai pabalsta ieturētais iedzīvotāju ienākuma nodoklis cietušajai personai netiek izmaksāts un paliek valsts īpašumā, pārvietojot šā nodokļa summu no speciālā sociālā budžeta uz citiem publiskajiem budžetiem.

Nav zināms par civiltiesisku zaudējumu atlīdzināšanu Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrai citās jomās, kas būtu līdzīga obligātajā apdrošināšanā noteiktajai kārtībai.

Ņemot vērā iepriekš pastāvošās strīdus situācijas ar ieturētā nodokļa atlīdzināšanu sociālajam budžetam, tika pieņemti un 2019. gada 1. maijā stājās spēkā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma grozījumi, ar kuriem šā likuma 24. panta otrajā daļā tieši tika norādīts, ka apdrošinātajam jāatlīdzina valsts budžeta un pašvaldību budžetu līdzekļi, kas samaksāti par valsts sociālās apdrošināšanas pakalpojumu, ieskaitot ieturēto iedzīvotāju ienākuma nodokli. Pēc šiem grozījumiem nekādas tiesību normu interpretācijas, ar ko varētu pamatot iedzīvotāju ienākuma nodokļa neiekļaušanu apdrošināšanas atlīdzībā, nav iespējamas.

Šķiet, ka šeit būtu vēlams tiesiskāks regulējums. No sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta izmaksātās iedzīvotāju ienākuma nodokļa summas pielīdzinot zaudējumiem civiltiesībās ( kaut arī zaudējumu vispārējā tvērumā šādas summas nevar tikt ieskaitītas) – tā ir nevis cietušo zaudējumu atlīdzināšana, bet vispārējā labuma noteikšana publiskajiem budžetiem uz obligātās apdrošināšanas sistēmas līdzekļu rēķina, un šis labums tiek nodrošināts ar apdrošināšanas prēmijas maksājumiem, ko veic Latvijas transportlīdzekļu īpašnieki un tiesīgie lietotāji.

---

<sup>87</sup> Levits, E. (2002). Valsts un valsts pārvaldes juridiskā struktūra. *Jaunā Pārvalde*. 1(31), 2–8.

## 5. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas problēmas

### 5.1. Obligāti apdrošināmā atbildība par transportlīdzekļa lietošanu transportam

Kas ir atzīstams par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas gadījumu – šis ir jautājums, par kuru pēdējo gadu laikā atziņas ir vairākkārt snieguši Eiropas Savienības Tiesa, atbildot uz dalībvalstu tiesu uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem.

Arī Latvijā 2017. gadā par šo jautājumu šaubas ir izteicis gan Latvijas likumdevējs, atgriežot Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma grozījumus atpakaļ Ministru kabinetam,<sup>88</sup> gan arī Latvijas Republikas Augstākā tiesa, uzdodot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciālu jautājumu civillietā Nr. C30483409 (lēmums SKC-96/2017), vai par apdrošināšanas gadījumu Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma izpratnē var uzskatīt šādu notikumu: stāvvietā esoša transportlīdzekļa pasažieris, atverot transportlīdzekļa durvis, ir sabojājis blakus stāvošo transportlīdzekli.

Apdrošināšanas gadījums Latvijas tiesībās ir definēts kā ceļu satiksmes negadījums, ko izraisījis apdrošinātais – transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs – un kurā trešajām personām ir nodarīti zaudējumi.

Tādējādi jautājums par to, kas ir apdrošināšanas gadījums sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā, cieši saskan ar izpratni par to, kas ir ceļu satiksmes negadījums Latvijas un Eiropas Savienības tiesībās. Tādēļ sākumā tiks apskatīts ceļu satiksmes negadījuma tvērums.

---

<sup>88</sup> 2017. gadā Ministru kabinets iesniedza grozījumus Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas likumā, tajos vārdus “ceļu satiksmē” aizstājot ar frāzi “atbilstoši tam paredzētajai funkcijai”, bet Saeima šos grozījumus noraidīja. Noraidot likumprojektu, debatēs deputāti to nosauca par “visai dīvaini pamatotu, bet ambiciozu soli no valdības puses”, apšaubot nepārprotami no ES tiesībām izrietošo noteikumu, ka obligāti ir apdrošināma atbildība par jebkuru mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu neatkarīgi no tā, vai tas tiek lietots ceļu satiksmē vai kādā citā vietā, kurā ir iespējama transportlīdzekļa braukšana (sk. Saeimas stenogrammu).

Ceļu satiksmes likuma 1. pantā sniegta ceļu satiksmes negadījuma definīcija – tas ir “ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai vai videi, kā arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis”.

Ceļu satiksmes likumā iepriekš minētā ceļu satiksmes negadījuma definīcija tikusi precizēta un ir spēkā esošajā redakcijā ar grozījumiem, kas pieņemti 2003. gada 8. jūlijā un stājās spēkā 2004. gada 1. janvārī. Tas tika izdarīts, Latvijas likumdevējam gatavojoties iestāšanās procesam Eiropas Savienībā. Pirms tam ceļu satiksmes negadījums likumā bija definēts kā ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, nerunājot par iespējamo citu vietu, kur transportlīdzeklis var braukt.

Redzams, ka ceļu satiksmes negadījuma vēsturiskā un spēkā esošā definīcija atšķiras, tā ir papildināta ar to, ka “arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis”. Tādējādi tiesiskais regulējums Latvijā jau kopš 2004. gada ceļu satiksmes negadījumos ietver arī tos negadījumus, kuri nav notikuši ceļu satiksmē.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums tika pieņemts vēlāk, nekā veikti iepriekš minētie grozījumi Ceļu satiksmes likumā par ceļu satiksmes negadījuma definīcijas precizēšanu. Tādējādi arī apdrošināšanas gadījuma tvērums tajā var tikt uzskatīts par saskaņotu ar Ceļu satiksmes likuma regulējumu.

Problēmas rada tikai Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 3. panta otrā daļa, kurā paredzēts, ka “īpašnieka civiltiesisko atbildību par katru ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekli apdrošina ikviens transportlīdzekļa īpašnieks, noslēdzot attiecīgu apdrošināšanas līgumu”. Šīs normas gramatiskā redakcija ļauj izdarīt secinājumu, ka apdrošināšanas līgums tomēr obligāti jāslēdz tikai par tādu īpašnieka civiltiesisko atbildību, kas rodas no transportlīdzekļa izmantošanas ceļu satiksmē.

Savukārt par apdrošināšanas gadījuma definīciju apskatāmajā apdrošināšanas veidā Eiropas Savienības Tiesa prejudiciālos spriedumos pauž viedokli, ka obligātajā apdrošināšanas aizsardzībā jāiekļauj visi gadījumi, kuros zaudējumi trešajām personām ir nodarīti ar mehāniskā transportlīdzekļa lietošanu atbilstoši tā parastajai funkcijai, t. i., kā transportu. Šai ziņā ir svarīgi tikt skaidrībā ar jautājumu, kas ir mehāniskā transportlīdzekļa lietošana, proti, transportlīdzekļa, kura īpašnieka civiltiesiskā atbildība obligāti jāapdrošina.

Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 4. septembra spriedumā lietā Nr. C-162/13 tika izdarīti pirmie šai ziņā būtiski nozīmīgie secinājumi, nesaistot transportlīdzekļa izmantošanu tikai ar lietošanu ceļu satiksmē un norādot, ka Eiropas

Savienības tiesību jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šā transportlīdzekļa parastajai funkcijai. Tādējādi šis jēdziens var attiekties uz traktora manevru saimniecības pagalmā, lai šķūni novietotu piekabi, ar kuru šis traktors ir aprīkots.

Vēlāk, 2017. gada 28. novembra spriedumā lietā Nr. C-514/16 Eiropas Savienības Tiesa sniedza vairākas arī šai ziņā diezgan vērtīgas atziņas par transportlīdzekļa lietošanas jēdzienu obligajā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā.

Šajā lietā tika apskatīts negadījums, kurā bija iesaistīts apstādināts lauksaimniecības traktors, kam strādājis tikai tā motors, lai darbinātu herbicīdu izsmidzināšanas sūkni. Eiropas Savienības Tiesa šajā lietā pauda, ka jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” nav attiecināms vienīgi uz ceļu satiksmi, proti, lietošanu pa koplietošanas ceļiem, bet tajā ietilpst arī transportlīdzekļa jebkāda veida izmantošana atbilstoši šā transportlīdzekļa parastajai funkcijai. No iepriekš minētā apsvēruma vispirms izriet, ka jēdziena “transportlīdzekļu lietošana” tvērums nav atkarīgs no tā, kāds ir apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek lietots.

Mehāniskos transportlīdzekļus neatkarīgi no to raksturiezīmēm parasti ir paredzēts izmantot transportam. No tā izriet, ka jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” direktīvas izpratnē attiecas uz transportlīdzekļa visu veidu izmantošanu transportam.

Šajā ziņā apstākļi, ka negadījumā iesaistītais transportlīdzeklis notikuma brīdī bija apstādināts, neizslēdz to, ka transportlīdzeklis šajā brīdī varētu tikt izmantots transportam un tādējādi uz to attiektos jēdziens “transportlīdzekļu lietošana”. Turklāt šajā saistībā nav izšķirošas nozīmes tam, vai negadījuma brīdī transportlīdzekļa motors darbojās vai ne. Jānosaka tikai, vai traktors negadījuma brīdī tika izmantots transportam vai tika lietots kā agregāts; ja šis transportlīdzeklis pamatā bija izmantots transportam, uz šāda veida izmantošanu attiecas jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” direktīvas izpratnē, bet, ja tas izmantots kā agregāts, uz šāda veida izmantošanu minētais jēdziens neattiecas.

Eiropas Savienības Tiesa norādīja, ka izskatāmajā lietā minētais traktors pamatā tika izmantots nevis transportam, bet kā agregāts, un tāpēc uz to neattiecas jēdziens “transportlīdzekļu lietošana”. Tomēr par visiem faktiskajiem apstākļiem, lai atrisinātu konkrēto strīdu, ir jāpārliciecinās attiecīgajai nacionālajai tiesai.

Vēl ļoti nozīmīgs šai ziņā ir Eiropas Savienības Tiesas 2019. gada 20. jūnija spriedums lietā Nr. C-100/18, kurā ir apskatīta šāda situācija: ēkas privātajā garāžā pirms 24 stundām novietotā transportlīdzekļa elektrosistēmā ir noticis uzliesmojums un aizdegšanās, kuras dēļ tika bojāta ēka, kurā atrodas garāža. Tiesa nosprieda, ka 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 (Kodificējošā direktīva) 3. panta pirmā daļa ir interpretējama tā, ka šajā normā minētais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” attiecas uz tādu situāciju, kāda ir šajā lietā.

Arī Latvijā jautājumam par to, kas ir sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas gadījums, bija interesanta attīstība. Juridiskā prakse kopš obligātās apdrošināšanas ieviešanas, balstoties uz attiecīgu tiesu praksi, ilgstoši atbalstīja domu, ka obligātās apdrošināšanas gadījums var tikt konstatēts tikai tad, ja vismaz viens transportlīdzeklis atrodas kustībā.

Tāpēc tika pieņemts: piemēram, ja, atverot transportlīdzekļa durvis, rezultātā sabojā blakus stāvošo transportlīdzekli, tad šis nevar tikt atzīts par apdrošināšanas gadījumu, un zaudējumu atlīdzināšanas pienākums gulstas uz pašu personu, kas neuzmanīgi atvērusi durvis.

Tomēr šādi gadījumi ir saistīti ar transportlīdzekļu lietošanu, un Latvijas apdrošinātājiem savā starpā ir bijušas diskusijas par šo jautājumu, bet pie kopsaucēja nav izdevies nonākt. Tika apskatīti dažādi varianti, piemēram, viens transportlīdzeklis ir kustībā, un durvis atver otra transportlīdzekļa vadītājs vai pasažieris, vai arī abi transportlīdzekļi novietoti stāvēšanai, bet kāds autovadītājs vai pasažieris atver durvis, bojājot otru automobili. Tomēr nevienu no tiem apdrošinātāji nebija gatavi atzīt par apdrošināšanas gadījumu, un praksē ilgu laiku apdrošināšanas atlīdzības par bojājumiem neuzmanīgas durvju atvēršanas dēļ netika maksātas.

Pat tie apdrošinātāji, kuriem bija šaubas par šādas nostājas pareizību, bija spiesti atteikties apdrošināšanas atlīdzību izmaksas, lai tās nesadārdzinātu sniedzamos pakalpojumus. Liela cietušo pretestība šajos gadījumos nav bijusi, jo atteiktās summas nebija lielas un šie atteikumi tiesas vērtēšanai netika nodoti.

Tomēr 2009. gadā viens Latvijas apdrošinātājs, izmaksājot apdrošināšanas atlīdzību par apdrošinātu un durvju atvēršanas rezultātā bojātu transportlīdzekli un ar to pārņemot cietušā autoīpašnieka prasījuma tiesības par zaudējumiem, nodomāja vērsties tiesā pret durvis atvērušā transportlīdzekļa īpašnieka atbildības apdrošinātāju, lai saņemtu skaidru atbildi uz jautājumu, vai durvju atvēršanas rezultātā radītie bojājumi tiek kvalificēti kā obligātās apdrošināšanas gadījums vai ne. Par atbildētāju lietā kļuva cits Latvijas apdrošinātājs, kas bija apdrošinājis civiltiesisko atbildību transportlīdzekļa īpašniekam, kura pasažieris, atverot durvis, sabojāja pieprasītāja apdrošinātu transportlīdzekli. Jāpiemin, ka atbildētājs iepriekš apdrošinātāju rīkotajās sanāksmēs, kurās tika diskutēts par šo jautājumu, pauda viedokli, ka šādi gadījumi būtu jāatzīst par apdrošināšanas gadījumiem, bet praksē piekāpās apdrošinātāju vairākumam un par šādiem gadījumiem arī nemaksāja.

Tiesas spriešana bija visai sarežģīta un ilga vairāk nekā desmit gadu, kaut arī prasības summa nepārsniedza 100 eiro. Šī civillietā Nr. C30483409 divas reizes tika skatīta kasācijas kārtībā – pirmajā reizē kasācijas sūdzību iesniedza atbildētājs, un

Augstākā tiesa atcēla apgabaltiesas spriedumu, ar kuru apelācijas instancē, līdzīgi kā pirmajā instancē, durvju atvēršanas notikums tika atzīts par apdrošināšanas gadījumu un prasība bija apmierināta. Kad savukārt apgabaltiesa, izskatot lietu atkārtoti pēc pirmās kasācijas, atbilstoši Augstākās tiesas norādījumiem prasību bija noraidījusi, lieta otro reizi nonāca Augstākajā tiesā jau ar prasītāja kasācijas sūdzību.

Ņemot vērā, ka prasītāja kasācijas sūdzībā bija norāde uz Eiropas Savienības tiesībām, Augstākā tiesa nolēma uzdot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciālu jautājumu par to, vai gadījums, ka stāvvietā esoša transportlīdzekļa pasažieris, atverot automašīnas durvis, ir sabojājis blakus stāvošo transportlīdzekli, ir uzskatāms par apdrošināšanas gadījumu Eiropas Savienības tiesību izpratnē (lēmums SKC-96/2017).

Atbildot uz Augstākās tiesas uzdoto prejudiciālo jautājumu (lēmums SKC-96/2017), Eiropas Savienības Tiesa nosprieda, ka direktīva 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 ir interpretējama tādējādi, ka šajā tiesību normā paredzētajā jēdzienā “transportlīdzekļu lietošana” ietilpst situācija, ka stāvvietā novietota transportlīdzekļa pasažieris, atverot šī transportlīdzekļa durvis, ir saskrāpējis un bojājis tam blakus stāvošo transportlīdzekli.

Attiecībā uz to, ka negadījumu izraisījusi nevis transportlīdzekļa vadītāja rīcība, bet gan tā pasažiera rīcība, Eiropas Savienība Tiesa norādīja, ka nav tādas Eiropas Savienības tiesību normas, kas attiecas uz obligāto apdrošināšanu un kas paredzētu, ka obligātā apdrošināšana attiecas tikai uz kādas noteiktas personu kategorijas, piemēram, transportlīdzekļa vadītāja, civiltiesisko atbildību. No obligāto apdrošināšanu reglamentējošiem tiesību aktiem var secināt, ka obligātā apdrošināšana attiecas uz civiltiesisko atbildību, kas izriet ne tikai no transportlīdzekļa vadīšanas, bet arī no citiem tā izmantošanas veidiem un no izmantošanas, kuru īsteno personas, kas nav transportlīdzekļa vadītājs. Transportlīdzekļa izmantošana ir ne tikai tā vadīšana – tā ietver arī transportlīdzekļa durvju atvēršanu, ciktāl tā atļauj ar šo transportlīdzekli pārvadāto un pārvadājamo personu iekāpšanu tajā un izkāpšanu no tā, vai preču iekraušanu tajā un izkraušanu no tā, ko parasti veic arī pasažieri.

Attiecīgi tagad arī Latvijas tiesībās ar judikatūru ir atzīts, ka obligātās apdrošināšanas gadījums nav tikai tāds, ka vismaz viens no iesaistītajiem transportlīdzekļiem atrodas kustībā.

Šķiet, ka līdz ar to neprecizitāti Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 3. panta otrajā daļā ir iespējams novērst ar atbilstošu interpretāciju, ņemot vērā tiesas pienākumu interpretēt nacionālās tiesību normas atbilstoši Eiropas Savienības tiesību normām.

Par pareizu tiesību normu interpretāciju būtu uzskatāma tāda, kas balstās uz atziņu, ka obligātās apdrošināšanas līgums ir slēdzams attiecībā uz atbildību par tādu transportlīdzekļa lietošanu, kas nav attiecināma vienīgi uz ceļu satiksmi, bet tajā ietilpst transportlīdzekļa jebkāda veida izmantošana atbilstoši šā transportlīdzekļa parastajai funkcijai. Ar to ne tikai pareizi tiks piemērotas Eiropas Savienības tiesības, bet arī tiks sasniegts transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju atbildības obligātās apdrošināšanas mērķis.

Tomēr skaidra tiesiskā regulējuma neesamība var radīt sarežģījumus tiesību normu piemērošanā, tāpēc jautājums par likuma grozījumiem, iespējams, agri vai vēl atgriezīsies Latvijas likumdevēja dienaskārtībā.

Apkopojot minēto, var secināt, ka, atzīstot notikumu par apdrošināšanas gadījumu transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā, ir jāvadās pēc Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normām, tās interpretējot saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas atziņām. Jāņem vērā, ka mehāniskais transportlīdzeklis, kura īpašnieka civiltiesiskā atbildība obligāti jāapdrošina, ir tāds mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports. Obligātās apdrošināšanas līgums ir slēdzams attiecībā uz atbildību par tādu transportlīdzekļa lietošanu, kas nav attiecināms vienīgi uz ceļu satiksmi, bet tajā ietilpst transportlīdzekļa jebkāda veida izmantošana atbilstoši šā transportlīdzekļa parastajai funkcijai.

## **5.2. Ar apdrošināšanas atlīdzību atlīdzināmie zaudējumi transportlīdzekļu īpašnieku atbildības obligātajā apdrošināšanā**

Kodificējošās direktīvas 1. panta 2. punktā noteikts, ka šajā direktīvā ar vārdiem “cietusi persona” jāsaprot ikvienu persona, kurai ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis.

Respektējot Eiropas Savienības Tiesas definēto, ka civiltiesiskās atbildības tiesību sistēma nav civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību sistēma, nosakot ceļu satiksmes negadījumā cietušo personu tiesības uz kaitējuma atlīdzību, jāvadās nevis pēc apdrošināšanu reglamentējošām tiesību normām, bet gan pēc tiesību normām, kas reglamentē civiltiesiskās atbildības jomu, to skaitā pēc Civillikuma normām par zaudējumiem.

Šai ziņā ir jautājums, cik pamatoti Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā ir paredzēt konkrētos atlīdzināmos zaudējumu veidus ar īpašu aprēķināšanas kārtību, turklāt ar to nosakot, ka tikai daļa no civiltiesībās paredzētajiem zaudējumiem ir atlīdzināma ar

obligātās apdrošināšanas atlīdzību. Slēdzot sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumu, apdrošinātājs uzņemas saistības izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību – segt zaudējumus cietušajiem, ja iestājas apdrošinātā sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskā atbildība saistībā ar transportlīdzekļa lietošanu. Tātad, lai atzītu ceļu satiksmes negadījumā cietušā tiesības uz apdrošināšanas atlīdzību, vispirms ārpus noslēgtā apdrošināšanas līguma jāizvērtē, vai ir iestājusies transportlīdzekļa īpašnieka (apdrošinātā) civiltiesiskā atbildība par cietušajam nodarītajiem zaudējumiem, pamatojoties uz civiltiesisko regulējumu par civiltiesiskās atbildības iestāšanos. Pastāvot ārvalstu elementam, piemērojamās tiesības ir nosakāmas (ar nelieliem izņēmumiem) atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II). Ja civiltiesiskā atbildība saskaņā ar piemērojamām tiesībām atbilstoši šim novērtējumam nav iestājusies, izskatīt jautājumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu nav iespējams.

Konstatējot apdrošinātā prettiesisku rīcību, kas varētu būt par pamatu viņa civiltiesiskās atbildības atzīšanai, jāveic cietušā zaudējumu lieluma noteikšana, vēl joprojām šo vērtēšanu nesaistot ar tiesību normām par apdrošināšanu vai apdrošināšanas līguma noteikumiem, jo zaudējumu lielumu nosaka atbilstīgi civiltiesiskās atbildības tiesiskajam regulējumam.

Savukārt pēc cietušā zaudējumu noteikšanas, konstatējot, ka par šiem zaudējumiem civiltiesiski atbildīgs ir apdrošinātais, nākamais risināmais jautājums ir, vai par šādiem zaudējumiem ir paredzēts maksāt apdrošināšanas atlīdzību. Tas ir jārisina, tikai un vienīgi pamatojoties uz apdrošināšanas līguma noteikumiem vai arī likuma normām, kuras ir apdrošināšanas līguma noteikumu pamatā. Savukārt apdrošināšanas līgumiem piemērojamās tiesības ir nosakāmas, pamatojoties uz citu Eiropas Savienības tieši piemērojamu tiesību aktu – Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I). Latvijā noslēgtajiem obligātās apdrošināšanas līgumiem tiek piemērotas Latvijas tiesības.

Kaut arī Eiropas Savienības Tiesas interpretācijā direktīvu normās, kas ir pamatā obligātajai apdrošināšanai, diezgan skaidri noteikts, ka ar šo apdrošināšanu ir jānodrošina kompensācija visiem cietušo zaudējumiem līdz noteiktajam atbildības limitam, tomēr Latvijas likumdevējs nesteidzas pilnveidot Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normas, ar kurām zaudējumus cietušajiem paredzēts kompensēt selektīvi.

Turklāt atsevišķiem zaudējumu veidiem tiek noteikta īpaša aprēķināšanas kārtība, atkāpjoties no vispārējās kārtības – no tiesiskā regulējuma civiltiesībās – izrietošās. Tāpat ir paredzēts segt publisko budžetu izdevumus, kurus (vismaz daļu) ir grūti attiecināt uz zaudējumiem civiltiesību izpratnē.



Runājot par cietušajiem atlīdzināmiem zaudējumiem, Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums vispirms daļa šos zaudējumus kā zaudējumus mantai un zaudējumus personai, kaut gan Latvijas civiltiesībās šāds zaudējumu sadalījums nav paredzēts. Turklāt pēc Civillikuma sistēmas zaudējumi vispār var rasties tikai personai – vai nu saistībā ar to, ka ir bojāta kāda šai personai piederoša manta, vai radušies kādi ar negadījumu saistīti izdevumi,<sup>89</sup> vai arī tāpēc, ka personai (fiziskai) ir nodarīti miesas bojājumi.

Dalījums zaudējumos saistībā ar miesas bojājumiem un citos ir nepieciešams pēc būtības, jo Eiropas Savienības tiesībās (Kodificējošajā direktīvā) ir paredzēti atšķirīgi apdrošinātāja atbildības minimālie limiti, pie kuriem Latvijas likumdevējs šobrīd pieturas. Līdz ar to visos negadījumos, kas ir notikuši Latvijā, par zaudējumiem, kas ir saistīti ar miesas bojājumiem, apdrošinātāja atbildības limits par vienu negadījumu ir 5,21 miljons eiro, savukārt par citiem nodarītajiem zaudējumiem apdrošinātāja atbildības limits ir 1,05 miljoni eiro. Par negadījumiem, kas ir notikuši citās Eiropas Ekonomikas zonas valstīs, atbildības limitus nosaka atbilstoši ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamām tiesībām.

Ja analizē Kodificējošajā direktīvā paredzēto par apdrošinātāja atbildības limitiem Latvijas tiesību izpratnē, tad tie ir paredzēti direktīvas 9. panta pirmajā daļā un tie noteic:

“Neskarot lielākas garantijas, ko var noteikt dalībvalstis, katra dalībvalsts pieprasa, lai 3. pantā minētā apdrošināšana būtu obligāta vismaz attiecībā uz šādām summām:

- a) ja nodarīti miesas bojājumi – minimālā apdrošināšanas seguma summa EUR 1 000 000 katram cietušajam vai EUR 5 000 000 par prasījumu neatkarīgi no cietušo skaita;
- b) ja nodarīti zaudējumi īpašumam – EUR 1 000 000 par prasījumu neatkarīgi no cietušo skaita.”

Jāpievērš uzmanība arī tulkojuma terminoloģijai: “ja nodarīti zaudējumi īpašumam” (angļu val. *in the case of damage to property*) – juridiskajam terminam “zaudējumi”, kā tas tiek saprasts Latvijas Republikas Civillikumā, angļu valodā atbilstošāks vārds ir *losses*, savukārt atbilstošāks tulkojums vārdam *damage* būtu “kaitējums”.<sup>90</sup>

<sup>89</sup> Zaudējumi var būt tīri finansiālie, tas ir, tādi, kas nav saistīti ne ar mantas bojājumiem, ne ar miesas bojājumiem. Un, kaut arī Latvijas tiesību normās šis dalījums nav tieši paredzēts, tomēr šādi zaudējumi pēc būtības ir iekļauti Civillikuma 1772. pantā paredzētajā mantas samazinājumā. Finansiālie zaudējumi ir arī apdrošināmi – šādas apdrošināšanas licence paredzēta Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likuma 19. panta pirmās daļas 16. punktā, kas attiecīgi ir pamatots ar Eiropas Savienības tiesībām (atsauce uz Eiropas Savienības tiesību aktiem ir iekļauta šajā likumā).

<sup>90</sup> Sk., piemēram, *Letonika.lv*. Iegūts no: <https://www.letonika.lv/>

Pats zaudējumu iedalījums divās grupās – zaudējumi mantai un zaudējumi personai – neatbilst Latvijas tiesībās pieņemtajai terminoloģijai, un to var uzskatīt par likumdevēja kļūdu, kas gan nav labota jau vairāku gadu laikā, kopš Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma pieņemšanas 2004. gadā. Ar līdzīgiem defektiem bija tiesiskais regulējums par obligāto apdrošināšanu arī pirms 2004. gada, un, izstrādājot likuma jauno redakciju, tajā vienkārši tika pārņemta iepriekšējā likuma struktūra un formulējumi.

Par likumā nepareizi lietoto terminoloģiju vairākkārt izteikušies Latvijas tiesību pētnieki un praktizējuši juristi. Tā, piemēram, Agris Bitāns skaidro, ka likumdevējs ir neveiksmīgi tulkojis direktīvās lietotos angļu valodas terminus, tādējādi Latvijā radot nevajadzīgu terminoloģisku sajukumu. Angļu valodas termins *loss or injury* ir daudz plašāks par terminu “zaudējumi”, jo skaidri norāda uz personai nodarīto jebkāda veida kaitējumu, tostarp miesas bojājumiem. Savukārt attiecībā uz minimālo kompensācijas lielumu direktīvās tiek skaidri norādītas divas grupas – *personal injury* (cietušās personas aizskārums, miesas bojājumi) un *damage to property* (kaitējums īpašumam, zaudējumi).<sup>91</sup>

Arī Vadims Mantrovs norāda, ka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums neveiklā veidā izšķir ceļu satiksmes negadījumu rezultātā nodarīto nemantisko vai mantisko kaitējumu atbilstoši pieņemtajai terminoloģijai Latvijas civiltiesību literatūrā, izdalot personai nodarītos zaudējumus un mantai nodarītos zaudējumus.<sup>92</sup>

Savukārt Latvijas tiesībās zaudējumu regulējums ir paredzēts Civillikumā. Tā 1770. pantā noteikts, ka ar zaudējumu jāsaprot katrs mantiski novērtējams pamestums, 1772. pantā paredzot, ka jau cēlies zaudējums var būt vai nu cietušā tagadējās mantas samazinājums, vai arī viņa sagaidāmās peļņas atrāvums.

Doktrīnā arī tiek skaidrots, ka zaudējumu atlīdzināšanas mērķis ir nodrošināt pēc iespējas pilnīgāku tāda stāvokļa atjaunošanu, kāds būtu bijis tad, ja aizskārums nebūtu noticis.<sup>93</sup> Tas nozīmē, ka zaudējumu summa nosakāma tādā apmērā, par kuru ir konstatējams cietušā mantas samazinājums.

Zaudējumus ceļu satiksmes negadījuma rezultātā primāri persona cieš vai nu tāpēc, ka ir bojāta šīs personas manta, vai arī tāpēc, ka personai (fiziskai) ir nodarīti miesas bojājumi.

<sup>91</sup> Bitāns, A. (2013). Tiesību attīstība nemantiskā kaitējuma jomā. *Jurista Vārds*, 49(800).

<sup>92</sup> Mantrovs, V. (2018). *Apdrošināšanas tiesības*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 226.

<sup>93</sup> Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības. I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 237; Torgāns, K. (2014). *Saistību tiesības*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 207; Torgāns, K. (1998). *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.–2400. p.)*. Aut. kol. prof. K. Torgāna vispārīgā zin. red. Rīga: Mans īpašums, 266.

Tomēr cietušā mantas samazinājumam, kas veido cietušā zaudējumus, ir pieskaitāms ne tikai cietušajam piederošo bojāto ķermenisko lietu vērtības zudums, bet arī jebkāda veida cietušā izdevumi saistībā ar notikušo tiesību aizskārumu, jo pēc Civillikuma vairākos pantos lietotā vārda “manta” redzams, ka likumdevēja doma bija ar šo vārdu apzīmēt visas personai piederošās mantiskās vērtības (tostarp aizvietojamās lietas).

Pēc Civillikuma atjaunošanas to tika mēģināts noteikt zinātniskajos komentāros ar skaidrojumu, ka mūsdienu valodā ar jēdzienu “zaudējums” saprot “jebkādu mantas samazinājumu, zudumu vai bojājumu, kā arī peļņas atrāvumu, papildu izdevumus un citas mantiski novērtējamas tiesību aizskāruma sekas”.<sup>94</sup>

Runājot par zaudējumiem saistībā ar kādas ķermeniskas lietas bojājumiem, daudz pārpratumu nerodas, un praksē ar to saprot nepieciešamo līdzekļu apmēru, lai bojātā lieta atgūtu savu iepriekšējo stāvokli. Savukārt, ja bojātās ķermeniskās lietas atjaunošana nav iespējama vai nav ekonomiski pamatota pārāk lielu atjaunošanas izdevumu dēļ, zaudējumu summu veido šīs lietas vērtības samazinājums, kurš aprēķināms no lietas vērtības pirms negadījuma, atskaitot bojātās lietas vērtību pēc negadījuma.

Kā jau ir atzīmēts iepriekš, zaudējumus veido arī izdevumi. Turklāt tiesu praksē ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2016. gada 7. jūnija spriedumu Nr. SKC-7/2016 (C39072411), mainot judikatūru, ir noteikts, ka mantas samazinājumu un attiecīgi zaudējumus veido arī neizpildītās saistības, nevis tikai samaksātās summas. Tātad gadījumā, ja tiesību aizskārums izraisījis cietušā saistību palielinājumu, nav nepieciešams, lai cietušais pats no saviem līdzekļiem jau būtu faktiski izpildījis attiecīgās papildu saistības, veicot apmaksu. Atlīdzināmo zaudējumu apmēru veido arī starpība starp cietušā iepriekšējo un vēlāko mantas stāvokli, kas attiecināms arī uz ķermenisko lietu atjaunošanu, t. i., lai pretendētu uz zaudējumu kompensāciju, atjaunošana cietušajam nav jāveic.<sup>95</sup>

Daudz jautājumu līdzšinējā tiesu praksē bija par peļņas atrāvumu. Peļņas atrāvuma atlīdzināšana atšķirībā no citu materiālo zaudējumu veidiem ir vērsta nevis uz kāda iepriekšējā stāvokļa atjaunošanu, bet gan uz to, lai cietušais tiktu nostādīts tādā mantiskā stāvoklī, kāds pastāvētu, ja zaudējumus izraisījusī prettiesiskā rīcība nebūtu izdarīta. Šādiem zaudējumiem tiek pieskaitīts jebkurš zaudētais ienākums,

<sup>94</sup> Torgāns, K. (1998). *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.–2400. p.)*. Aut. kol. prof. K. Torgāna vispārīgā zin. red. Rīga: Mans īpašums, 297; Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības. I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 238; Torgāns, K. (2013). *Līgumu un deliktu tiesību problēmas*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 212; Torgāns, K. (2014). *Saistību tiesības*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 208.

<sup>95</sup> Kalniņš, E. (2017). Jēdziena “zaudējumi” izpratnes tālākas attīstīšanas nepieciešamība. No *Latvijas Republikas Satversmei – 95. Latvijas Universitātes 75. zinātniskās konferences rakstu krājums*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 54–61.

arī darba algas, kā arī jebkura cita atlīdzība par darbu, jo šāda veida zaudējumi neveido cietušā tagadējās mantas samazinājumu.

Tomēr vairāk nekā 17 gadus pēc Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma pieņemšanas zaudēto ienākumu (atratās peļņas) kompensēšana joprojām paredzēta tikai fiziskām personām, kurām ceļu satiksmes negadījumā ir nodarīti miesas bojājumi, turklāt aprēķinu veicot pēc iepriekš noteiktās formulas, nevis pēc reāli zaudētām summām. Piemēram, ja cietušais ir veiksmīgi izturējis darba interviju un viņu aicina slēgt darba līgumu ar pietiekami lielu atalgojumu, bet negadījuma rezultātā šis darba līgums paliek nenoslēgts, tad gadījumā, ja līdz šim šis cietušais nav strādājis algotu darbu, viņš vispār nevar pretendēt uz zaudētā ienākuma kompensāciju, lai gan tieši negadījuma rezultātā viņš ir zaudējis labi atalgotu darbu un iespēju atbilstoši pelnīt. Savukārt juridiskās personas pretendēt uz peļņas atrāvuma kompensāciju ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību nevar vispār. Protams, var saprast, ka šeit no izlēmīgas rīcības likumdevēju var atturēt lielā krāpšanas iespēja, tomēr zaudējumu pierādīšana ar pietiekami lielu ticamības pakāpi vienmēr ir bijusi reāla problēma apdrošināšanas darījumos, un tā nevar būt arguments kādu zaudējumu veidu neatlīdzināšanai.

Par atrautās peļņas pierādīšanu Latvijas Republikas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 27. maija spriedumā Nr. SKC-309/2020 (C24044908) ir secināts, ka atbilstoši Civillikuma 1787. pantam, aprēķinot atrauto peļņu, nav jāņem par pamatu tikai varbūtības, bet nedrīkst būt šaubu vai vismaz jābūt pierādītam līdz tiesisku pierādījumu ticamības pakāpei, ka šāds pametums cēlies tieši vai netieši (1773. pants) no tās darbības vai bezdarbības, ar ko zaudējums nodarīts.

Šobrīd arī morālais kaitējums ir nostiprināts kā zaudējumu veids, kaut arī Latvijas tiesību doktrīnā par to ir bijušas šaubas.<sup>96</sup>

Civillikuma 1635. pantā paredzēti morālā kaitējuma atlīdzināšanas principi. Tas, ka šis pants atrodas Civillikuma Saistību tiesību trešās nodaļas (Saistības un prasījumi no neatļautas darbības) pirmajā apakšnodaļā (Neatļauta darbība un vainas pakāpes), kā arī pats 1635. panta teksts apliecina likumdevēja nodomu paredzēt morālā kaitējuma atlīdzināšanu tieši deliktu attiecībās. Morālais kaitējums var rasties tikai fiziskai personai.

Apkopojot Latvijas tiesībās minēto par zaudējumiem (sk. 5. att.) un attiecīgi pamatojoties uz Civillikuma normām, var secināt, ka zaudējumi ir iedalāmi vairākās grupās:

---

<sup>96</sup> Torgāns, K. (2014). Atbildības par morālo kaitējumu aktualitātes. No *Latvijas Universitātes 72. zinātniskās konferences "Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika"* rakstu krājums. 121–136.

- cietušā tagadējās mantas samazinājums, kas ietver gan ķermenisko lietu vērtības samazinājumu un zudumu, gan arī jebkādu cietušā izdevumus, kuri jāveic saistībā ar tiesību aizskārumu;
- cietušā peļņas atrāvums, par kuru var uzskatīt jebkuru cietušā ienākumu zaudēšanu – gan no saimnieciskās darbības, gan no algotā darba;
- cietušā – fiziskas personas – morālais kaitējums, kas tiek novērtēts mantiskajā izteiksmē.

Ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību cietušajiem ir jākompensē reālie zaudējumi. No regulējuma Eiropas Savienības tiesībās izriet, ka kompensētiem jābūt pilnīgi visiem zaudējumiem, kuri ir paredzēti attiecīgās valsts civiltiesībās.

Kā jau bija norādīts, cietušajam nodarīto zaudējumu apmērs jānosaka, pamatojoties uz vispārējo regulējumu civiltiesībās, un noslēgtais zaudējumu nodarītāja civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līgums pašu zaudējumu lielumu, par kuru apdrošinātais atbildīgs cietušā priekšā, ietekmēt nevar – var tikai ierobežot to kompensāciju ar apdrošināšanas atlīdzību.

Identificējot, par kuriem zaudējumiem saistībā ar izraisīto ceļu satiksmes negadījumu atbild apdrošinātais transportlīdzekļa īpašnieks, apdrošinātājs var aprēķināt apdrošināšanas atlīdzību, nosakot to kā reālo zaudējumu apmēru līdz apdrošināšanas līgumā noteiktajiem ierobežojumiem. Apdrošināšanas līgumam piemērojami ierobežojumi Latvijā ir nosakāmi atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumam. Atbildības limits ir noteikts likuma 15. pantā, savukārt izņēmuma gadījumi – 35. pantā. Papildus tiem likumā arī detalizēti reglamentēts, par kuriem cietušo zaudējumiem un kādā apmērā tiek izmaksāta apdrošināšanas atlīdzība, vēl vairāk ierobežojot cietušā iespējas saņemt zaudējumu kompensāciju ar apdrošināšanas atlīdzību.

1. Izdevumi kaitējuma novēršanai  
(nav saistīti ar ķermenisku lietu vērtības samazinājuma kompensāciju)

2. Atrautā peļņa (ienākuma zaudēšana)

3. Izdevumi veselības kaitējuma novēršanai vai mazināšanai (ārstēšanas, rehabilitācijas, apkopes, palīglīdzekļu un medikamentu iegādei u. tml.)

4. Morālais kaitējums  
(tikai miesas bojājumu gadījumā)

5. Ķermenisku lietu vērtības samazinājums  
(tikai ķermenisko lietu bojāšanas gadījumā)

Par apdrošinātāja atbildības limitiem ir jāpaskaidro, ka tie (apdrošinājuma summa) ir līgumisks nosacījums, kas ierobežo apdrošinātāja apdrošināšanas atlīdzības maksājumus, un nekādā veidā – pat indikatīvi – neietekmē cietušā zaudējumu novērtējumu konkrētajā gadījumā.

Atgriežoties pie zaudējumu apmēra noteikšanas, jāatzīmē, ka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā un uz šā likuma pamata pieņemtajos Ministru kabineta noteikumos likumdevējs mēģināja šo noteikšanu reglamentēt pārāk detalizēti un neatbilstoši vajadzīgajam vispārināšanas līmenim.

Protams, par šādas pieejas mērķi varētu uzskatīt cietušo izglītošanu, lai tie zinātu, uz cik lielu atlīdzību viņi var pretendēt un kādi dokumenti viņiem ir jāiesniedz. Tomēr apdrošināšanas tiesiskais regulējums nebūtu nosakāms saistībā ar izglītošanu, un ar juridisko izpratni saistītās problēmas varētu sistēmiski korekti novērst, paredzot iespēju cietušajiem konsultēties ar profesionāliem juridiskās palīdzības sniedzējiem, kompensējot ar to saistītos izdevumus ar apdrošināšanas atlīdzību – līdzīgi kā tas ir vairākās citās Eiropas valstīs.

Sadalot visus zaudējumus kā mantai un personai nodarītos, Latvijas likumdevējs Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 25. panta pirmajā daļā ir uzskaitījis mantai nodarītos zaudējumus, paredzot, ka tie ir zaudējumi, kas radušies:

- sakarā ar transportlīdzekļa bojājumu vai bojāeju;
- sakarā ar ceļa, ceļa būves, ēkas vai būves bojājumu vai bojāeju;
- sakarā ar cita personai piederošā īpašuma bojājumu vai bojāeju;
- veicot nepieciešamos ceļu satiksmes negadījumā cietušo personu glābšanas darbus;
- sakarā ar cietušās personas nogādāšanai ārstniecības iestādē izmantotā transportlīdzekļa bojājumu vai šā transportlīdzekļa salona notraipīšanu;
- evakuējot transportlīdzekļus no ceļu satiksmes negadījuma vietas;
- sakarā ar kaitējumu videi.

Citu zaudējumu atlīdzināšanu ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību Latvijas likumdevējs šobrīd nav paredzējis segt, lai gan arī tie rada cietušā mantas samazinājumu un tādējādi ir pieskaitāmi zaudējumiem Latvijas civiltiesībās. Piemēram, nav paredzēts segt ne tikai jebkāda veida peļņas atrāvumu saistībā ar mantas bojājumiem, kā jau ir atzīmēts iepriekš, bet arī izdevumus saistībā ar cita transportlīdzekļa vai citas mantas lietošanu negadījumā bojātās vietā remonta laikā, izdevumus juridiskās un citas līdzīgas palīdzības saņemšanai.

Definējot dažādus zaudējumu veidus likumā, kas veltīts obligātās apdrošināšanas līguma tiesiskajam regulējumam, likumdevējs pēc būtības pieļāvis atkāpes no sistēmiskās pieejas, jo zaudējumu veidu definīcijas nebūtu jānosaka atšķirīgi

atkarībā no tā, vai tie ir nodarīti ceļu satiksmē vai citādi. Šādas definīcijas būtu jāiekļauj vispārīgā rakstura tiesību aktā (Civillikumā), jo tādām pašām tām jābūt ne tikai tad, ja zaudējumi nodarīti ceļu satiksmes negadījumā, bet vienmēr, konstatējot cietušā tiesības uz zaudējumu kompensāciju no personas, kas ir pieļāvusi prettiesisku rīcību, kuras dēļ ir radušies zaudējumi.

Tāds pats vērtējums var tikt piemērots arī personai nodarīto zaudējumu definēšanai Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā (19.–24. pants). Arī šeit zaudējumu atlīdzināšana ar apdrošināšanas atlīdzību nesedz visus zaudējumus. Ārpus atlīdzināmiem zaudējumiem paliek morālais kaitējums saistībā ar tuvinieka nāvi vai smagu invaliditāti, ja tas nav laulātais, apgādājamais vai apgādnieks. Tāpat netiek segti visi zaudējumi saistībā ar zaudēto ienākumu, paredzot veikt zaudējumu aprēķinu no noteiktajiem ienākumu lielumiem par noteikto laika periodu pirms ceļu satiksmes negadījuma.

Sakarā ar to, ka likumā nav paredzēti zaudējumu novērtēšanas principi attiecībā uz valsts un pašvaldību izdevumiem par cietušo ārstēšanu un izmaksātajiem pabalstiem un pensijām, praksē apdrošinātājiem tiek adresēti pieprasījumi segt jebkādas publisko budžetu izdevumus, tostarp maksājumus no viena publiskā budžeta uz citu, pamatojot šos pieprasījumus, ka tie tieši izriet no Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normām, ko par pareizu atzīst arī tiesu prakse.<sup>97</sup>

*EDTP* 10. nodaļas 201. pantā paredzēta zaudējumu daba un tās noteikšana – reglamentējot, ka kompensējamais mantiskais kaitējums ir cietušā mantas samazināšanās, ko izraisījis zaudējumus izraisošs notikums. Šādu kaitējumu parasti nosaka pēc iespējas konkrētāk, bet vajadzības gadījumā to var noteikt abstrakti, piemēram, atsaucoties uz tirgus vērtību.

Savukārt attiecībā uz personisko kaitējumu, kas ietver miesas bojājumus, mentālos traucējumus, kā arī saslimšanas, *EDTP* 10. nodaļas 202. pantā paredzēts, ka mantiskais kaitējums ietver ienākuma zaudēšanu, darbības samazināšanu (pat ja tas nav novedis pie ienākuma zaudēšanas), kā arī zaudējumi ir saprātīgi izdevumi par medicīniskajiem pakalpojumiem.

Cilvēka nāves gadījumā *EDTP* 10. nodaļas 202. pantā noteikts, ka ģimenes locekļi, kuri bija vai būtu apgādībā pēc bojāgājušā nāves, ir cietušie, kam jākompensē uztura zaudēšana.

Runājot par zaudējumu veidu definēšanu, interesanti, ka termins “personiskais kaitējums” Latvijas civiltiesībās netiek lietots, toties šādu terminu Latvijas likumdevējs plaši lieto Administratīvā procesa likumā. Tomēr arī šajā likumā šis termins

<sup>97</sup> Sk., piemēram, atziņas tiesu nolēmumos civillietās Nr. C30635918, Nr. C68428619 u. c.

nav definēts, bet 2011. gada tiesu prakses apkopojumā<sup>98</sup> tika mēģināts personisko kaitējumu pielīdzināt morālajam kaitējumam, turklāt to nošķirt no zaudējumu jēdziena. Taču vēlāk Senāta Administratīvo lietu departaments sniedza skaidrojumu, ka tiesību normā ir lietoti divi jēdzieni – “mantiskie zaudējumi” un “personiskais kaitējums” –, kas nozīmē to, ka tiesību aizskāruma gadījumā personai var rasties divu veidu aizskārumi – mantiskais vai nemantiskais. No normas izriet, ka nemantiskā kaitējuma gadījumā morālais kaitējums ir viens no personiskā kaitējuma veidiem, proti, plašākais jēdziens “personiskais kaitējums” aptver šaurāko – “morālais kaitējums”.<sup>99</sup>

Savukārt Latvijas likumdevēja centieni iekļaut personiskā kaitējuma jēdzienu Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likumā noveda pie Satversmes tiesas 2012. gada 6. jūnija sprieduma lietā Nr. 2011-21-01, ar kuru Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likuma 8. panta otrās daļas vārdu “tikai” atzina par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam, jo šajā teikumā paredzēta vispārēja personas tiesību aizsardzība pret jebkuru nepamatotu aizskārumu un likumdevējs nevar to ierobežot.

Interesanti, ka sākotnēji Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likuma 8. pantā bija iekļauta personiskā kaitējuma definīcija, norādot, ka tas ir kaitējums, kas ar iestādes prettiesisku administratīvo aktu vai prettiesisku faktisko rīcību nodarīts fiziskas personas dzīvībai, fiziskajai integritātei, veselībai, brīvībai, godam un cieņai, personiskam un ģimenes noslēpumam vai komercnoslēpumam, autortiesībām vai citām nemantiskajām tiesībām vai ar likumu aizsargātajām interesēm. Savukārt likuma 8. panta otrajā daļā bija paredzēts, ka juridiskajai personai (komersantam) ir tiesības uz atlīdzinājumu tikai par personisko kaitējumu, kas nodarīts tās darījumu reputācijai, komercnoslēpumam un autortiesībām.

Vēlāk, 2018. gadā, no termina “personiskais kaitējums” Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likumā atteicās, aizstājot to ar terminu “nemantiskais kaitējums” un norādot, ka šāds termins Latvijas tiesības nav aktuāls, lai gan Administratīvā procesa likumā to joprojām turpina lietot.

Var pieņemt, ka, definējot to, ka juridiskai personai kaitējums var rasties tikai noteiktos gadījumos, likumdevējs mēģināja nesistēmiski vispārēji noteikt gadījumus, kuros juridiskajai personai var rasties šis personiskais kaitējums, nevis ierobežot zaudējumu atlīdzinājumu kā tādu. Un, kaut arī civiltiesiskās atbildības

<sup>98</sup> Latvijas Republikas Augstākā tiesa. (2011). *Morālā kaitējuma atlīdzināšana administratīvajās lietās: Tiesu prakses apkopojums*. Iegūts no: [www.at.gov.lv](http://www.at.gov.lv)

<sup>99</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2017. gada 28. decembra spriedums Nr. SKA-899/2017 (A420128216).



apdrošināšanas līgumos var paredzēt ierobežojumus zaudējumu atlīdzināšanai ar apdrošināšanas atlīdzību, tomēr, ņemot vērā obligātās apdrošināšanas mērķi, šķiet, ka arī Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā un uz tā pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos, detalizēti nosakot, kuri zaudējumi tiek atlīdzināti ar apdrošināšanas atlīdzību un kā tie jāaprēķina, likumdevējs atkārtoti to pašu kļūdu.

*EDTP* 10. nodaļas 203. pantā noteikti zaudējumu noteikšanas kritēriji saistībā ar mantas bojājumiem, zudumu un bojāeju, t. i., mantas vērtība vai šīs vērtības samazinājums neatkarīgi no tā, vai cietušais vēlas to remontēt vai aizvietot. Papildus vēl jākompensē zaudējumi saistībā ar to, ka kādu laiku nav iespējams bojāto mantu lietot, kā arī izrietošie zaudējumi, piemēram, biznesa zaudēšana.

Kā jau ir minēts iepriekš, Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā šādus papildu kompensējamus zaudējumus ar apdrošināšanas atlīdzību nav paredzēts segt, un šāds tiesiskais regulējums ir spēkā gandrīz 20 gadu pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā.

Par zaudējumu novērtējumu Latvijas tiesas civillietās ir lēmušas vairākkārt, norādot, ka zaudējumi ir naudas līdzekļi, kas nepieciešami iepriekšējā mantiskā stāvokļa atjaunošanai, un tas ir kritērijs, pēc kura iespējams noteikt, kādā apmērā ir noticis cietušā esošās mantas samazinājums, proti, kādā apmērā mantas īpašniekam nodarīti zaudējumi tagadējās mantas samazinājuma veidā. Tāpēc apstāklim, vai norādītais stāvoklis reāli ticis atjaunots, cietušajam veicot attiecīgus mantiskus ieguldījumus, nav izšķirošas nozīmes, un tas nevar būt pamats tiesību aizskārēja atbrīvošanai no civiltiesiskās atbildības jeb zaudējumu atlīdzināšanas pienākuma.<sup>100</sup> Savukārt kā atrautā peļņa jāatlīdzina cietušajam tas, ko viņš noteikti būtu saņēmis, ja prettiesiskā rīcība nebūtu notikusi.<sup>101</sup>

Tādējādi redzams, ka zaudējumu noteikšanas vispārējais kritērijs (izņemot morālo kaitējumu) ir balstīts uz faktu, ka ir nepieciešams ar naudas kompensāciju nodrošināt cietušajam tādu stāvokli, kādā viņš atrastos, ja nebūtu noticis zaudējumu izraisošs notikums. Zaudējumu kompensācijas mērķis ir atjaunot komutatīvo (korektīvo) taisnīgumu, un tam nevajadzētu izraisīt cietušā nepamatotu iedzīvošanos. Ja šī ideja tiek īstenota konsekventi, tad ir jāatzīst, ka cietušajam ar zaudējumu atlīdzināšanu nevajadzētu nonākt labākā stāvoklī nekā būtu, ja negadījums nenotiktu.

<sup>100</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2016. gada 7. jūnija spriedums Nr. SKC-7/2016 (C39072411).

<sup>101</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009. gada 2. aprīļa spriedums Nr. SKA-94/2009 (A42398605) un 2010. gada 18. maija spriedums Nr. SKA-122/2010 (A42609607).

Toties pārmērīgā detalizācija jautājumā par zaudējumu veidiem un to novērtēšanu pēc būtības noved pie nepilnīgas zaudējumu uzskaites un aprēķiniem, kuri nav universāli un neaptver visus gadījumus. Šeit būtu jāatceras tiesību teorijā noteiktais par tiesību normu kā abstraktu, vispārīga rakstura saistošu sabiedrības uzvedības priekšrakstu, kas vērstas uz noteiktu seku nodibināšanu (mēdz teikt, ka kazuistiska – tāda, kas der vienīgi konkrētā gadījumā – tiesību norma ir tieši tik neprecīza, cik tā ir precīza<sup>102</sup>).

Problēmas ar zaudējumu kompensāciju rada arī process zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu realizācijai situācijā, ja par zaudējumu nodarīšanas notikumu – ceļu satiksmes negadījumu – ir uzsākts kriminālprocess.

Atbilstoši Kriminālprocesa likumā paredzētajam cietušajam ceļu satiksmes negadījumā, par kuru ir uzsākts kriminālprocess saistībā ar miesas bojājumu nodarīšanu, ir tiesības prasīt zaudējumu kompensāciju kriminālprocesa ietvaros. Tomēr šādu kompensāciju kriminālprocesā nevar prasīt no apdrošinātāja. Arī slēdzot izlīgumu kriminālprocesā, aktuāls ir jautājums, par kuriem zaudējumiem var būt atbildīgs šajā procesā apsūdzētais. Pēc būtības nevajadzētu būt tādiem zaudējumiem (līdz pietiekami lielam atbildības limitam), kurus apsūdzētais ir nodarījis cietušajam, bet par kuriem apdrošināšanas atlīdzība nav jāizmaksā, jo saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas nepārprotamu Eiropas Savienības tiesību normu interpretāciju obligātās apdrošināšanas atlīdzībai jāsedz visi cietušā zaudējumi, kuri ir paredzēti attiecīgās valsts civiltiesībās (līdz noteiktajiem apdrošinātāja atbildības limitiem). Jau iepriekš bija oficiāli izskanējis viedoklis, ka tiesiskais regulējums veido sadrumstalotu zaudējumu kompensācijas sistēmu, šādi aizskarot cietušā intereses un paildzinot tiesisko nenoteiktību.<sup>103</sup>

2020. gadā Augstākās tiesas Senāts beidzot sniedza atziņas šajā jomā, nosakot, ka cietušā vērsšanās pret atbildīgo transportlīdzekļa vadītāju iespējama vien izņēmuma gadījumos. Ja transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta, tad, iestājoties apdrošināšanas gadījumam, nevis šīm personām, bet apdrošinātājam, kurš apdrošinājis zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, saskaņā ar apdrošinātāja atbildības limitu jāatlīdzina šajā likumā noteiktajā kārtībā novērtētie zaudējumi, kas ceļu satiksmes negadījuma rezultātā nodarīti trešajai personai.<sup>104</sup> Šeit tikai jāpievērš uzmanība jau

<sup>102</sup> Stupins, A. (2020). Leģisprudence kā zāles pret normofiliju. *Jurista Vārds*. 46(1156), 15–19.

<sup>103</sup> Latvijas Republikas Tieslietu ministrija, biedrība "Sabiedriskās politikas centrs Providus". (2013). Mehānismi cietušo kompensācijai kriminālprocesā Eiropas Savienībā. Iegūts no: [http://at.gov.lv/files/uploads/files/7\\_Resursi/Petijumi/lv\\_ministrija\\_imateriali\\_petijums.pdf](http://at.gov.lv/files/uploads/files/7_Resursi/Petijumi/lv_ministrija_imateriali_petijums.pdf)

<sup>104</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 17. decembra sprieduma Nr. SKC-808/2020 (C12114219) 8.4. punkts; Senāta Krimināllietu departamenta 2020. gada 21. janvāra lēmuma Nr. SKK-1/2020 11.5. un 11.11. punkts.

3.3. apakšnodaļā aprakstītajam tiesiskajam regulējumam Vācijā, kur, lai gan ir tie paši obligātās apdrošināšanas tiesiskā regulējuma mērķi, tiek uzturēta tāda tiesību sistēma, kurā zaudējumu nodarītājs ir solidāri atbildīgs ar savu civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju.

Tomēr jebkurā gadījumā zaudējumu nodarītāja un viņa civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja atbildības nošķiršana ir pozitīvi vērtējama. Diemžēl situāciju apgrūtina tas, ka bez papildu kompensācijas cietušā motivācija slēgt izlīgumu kriminālprocesā nav skaidra. Tāpēc iespējams, ka tas ir jārisina, pilnveidojot tiesisko regulējumu šajā jomā.

### 5.3. Morālais kaitējums un tā atlīdzināšana ar apdrošināšanas atlīdzību

Kopš 2005. gada 1. maija apdrošinātājiem jāizmaksā apdrošināšanas atlīdzība par nemateriālajiem zaudējumiem, ar ko jau no sistēmas pirmsākumiem saprot Civillikumā paredzēto morālo kaitējumu. Iepriekš šāda atlīdzība nebija paredzēta. Tas bija nopietns solis nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas jautājuma attīstībai Latvijas tiesību sistēmā, jo iepriekš Civillikumā, kurš regulē visu veidu zaudējumu atlīdzību, bija paredzēts pienākums atlīdzināt tikai atsevišķus nemateriālo zaudējumu veidus. Vēlāk, 2006. gada 1. martā, tika izdarīti grozījumi Civillikumā.

Lai gan normatīvā bāze attiecībā uz nemantisko (morālo) kaitējumu pēdējā laikā ir būtiski paplašinājusies, tomēr nav pamata apgalvot, ka ir pilnīga skaidrība par nemantiskā kaitējuma definējumu, saturu un vietu tiesību aizskārumu gradācijā. Šo neskaidrību palielināja pats likumdevējs, ieviešot to apzīmēšanai arvien jaunus terminus, kuri pirms tam nav guvuši atbalstu ne tiesību teorijā, ne arī normatīvajos aktos.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā likumdevējs pirmo reizi norādīja, ka personai par savām sāpēm un garīgām ciešanām ir tiesības saņemt tiesisku apmierinājumu, proti, atlīdzinājumu naudā (19. panta otrā daļa). Taču, no otras puses, šajā likumā tiek izmantota terminoloģija, kas līdz šim tiesību teorijā un praksē nepastāvēja. Ar šo likumu ir ieviests pilnīgi jauns un pretējs eksistējošajam civiltiesībās zaudējumu iedalījums: personai ar ceļu satiksmes negadījumu var tikt nodarīti materiālie un nemateriālie zaudējumi.<sup>105</sup>

Kaut arī jautājumā par terminoloģiju zaudējumu veidu apzīmējumā Latvijas likumdevējs nepārtraukti progresē, tomēr, šķiet, vēl joprojām ir nepieciešams papildu darbs.

<sup>105</sup> Bitāns, A. (2013). Tiesību attīstība nemantiskā kaitējuma jomā. *Jurista Vārds*. 49(800), 8–11.

Nemateriālo zaudējumu atlīdzināšanas un aprēķināšanas kārtību jau sākotnēji noteica Ministru kabinets atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 19. pantā paredzētajam deleģējumam, nosakot konkrēti maksājamas summas noteiktās situācijās. Tas tika izdarīts, vēl pirms Civillikumā bija paredzētas ceļu satiksmes negadījumos cietušo tiesības uz morālā kaitējuma kompensāciju.

Sākot ar 2006. gada 1. martu, Civillikumā ir paredzēts tiesību aizskārēja pienākums atlīdzināt cietušajam morālo kaitējumu. Tas ir attiecināms arī uz ceļu satiksmes negadījumā nodarīto kaitējumu.

Morālā kaitējuma jēdziens kā fiziskas personas sāpes un ciešanas, kuras tai izraisījis būtisks šīs personas tiesību vai ar likumu aizsargāto interešu prettiesisks aizskārums, šobrīd jau ir nostiprinājies Latvijas tiesu praksē. Ir pat vērojams skaita pieaugums prasībām, kurās ir iekļauts prasījums par morālā kaitējuma atlīdzināšanu.

Nemateriālos zaudējumus pretstatā materiālajiem zaudējumiem var raksturot kā zaudējumus, kas nodarīti kā kaitējums mantai vai interesēm, kas paši par sevi ir bez ekonomiskas vērtības finanšu tirgū un tāpēc nevar tikt kvantitatīvi objektīvi novērtēti naudas vienībās, atsaucoties uz tirgus situāciju.<sup>106</sup> Šis kaitējums attiecīgi nav tagadējās mantas samazinājums vai peļņas atrāvums. Piemēram, tas ir tāds mantas bojājums, kuram galvenokārt ir sentimentāla vērtība (kāzu fotogrāfiju albums), vai arī sāpes un ciešanas fiziskas traumas dēļ, kaitējums reputācijai vai pārdzīvojumi tuvinieka nāves gadījumā. Mūsdienu deliktu tiesībās vairākās valstīs tomēr parasti atzīst nemateriālos zaudējumus zināmā mērā kā zaudējumus, kas būtu jākompensē ar naudu.<sup>107</sup>

Latvijas tiesu prakse jautājumā par morālo kaitējumu, it īpaši par tā apmēra noteikšanu, nav vienveidīga, un morālā kaitējuma apmēra robežas ir diezgan nenoteiktas. Daudzveidīgi ir nemantiskā kaitējuma apmēra kritēriju meklējumi.<sup>108</sup>

EDTP 10. nodaļas 301. pantā definēta morālā kaitējuma (angļu val. *non-pecuniary damage*) kompensācija – ņemot vērā cietušā tiesību aizsardzības apjomu, viņam var tikt kompensēts morālais kaitējums. Tas it īpaši akcentēts tad, ja cietušajam tiek nodarītas morālas un fiziskas ciešanas vai aizskarta cilvēka cieņa, brīvība vai citas personiskās vērtības, kā arī morālo kaitējumu var atlīdzināt personām, kurām ir bijušas ciešas attiecības ar cietušo, kurš gājis bojā vai ļoti nopietni ievainots.

<sup>106</sup> Rogers, W. V. H., Baginska, E. (2001). *Damages for non-pecuniary loss in a comparative perspective*. Wien, New York: Springer, 318.

<sup>107</sup> Lindenbergh, S. (2009). Non Pecuniary Losses. SSRN. Iegūts no: <https://ssrn.com/abstract=1421190>

<sup>108</sup> Torgāns, K. (2013). Neatļautas darbības izpausmes Eiropas deliktu tiesībās. *Jurista Vārds*. 49(800), 4–7.

Savukārt morālā kaitējuma apmērs saskaņā ar *EDTP* jānosaka, ņemot vērā gadījuma apstākļus, arī tā smagumu, ilgumu un kaitējuma sekas. Jāņem vērā arī zaudējumu nodarītāja vainas pakāpe, bet tikai tad, ja tai ir pietiekami liela loma kaitējuma nodarīšanā. Ja cietušajam tiek nodarīts personiskais kaitējums, tad morālais kaitējums ir cietušā ciešanas un kaitējums viņa veselībai, tostarp mentālais. Par objektīvi līdzīgiem zaudējumiem jānosaka arī līdzīgas kompensējamās summas.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā līdz 2019. gada 1. maijam bija paredzēti tikai nemateriālie zaudējumi, ko praksē bez īpašiem sarežģījumiem pielīdzināja Civillikumā paredzētajam morālajam kaitējumam. Ar precizējošiem grozījumiem likumdevējs likumu papildināja ar morālā kaitējuma jēdzienu, ierakstot vārdus “morālais kaitējums” likuma tekstā iekavās visur, kur tiek lietots vārdu salikums “nemateriālie zaudējumi”.

Kompensācija no atbildīgās personas par cietušā sāpēm un ciešanām saistībā ar nodarītiem miesas bojājumiem ir paredzēta gandrīz ikkatrā valsts tiesību sistēmā. Tomēr ir ievērojamas atšķirības, kā nosaka morālā kaitējuma kompensācijas lielumu naudas izteiksmē un kādus kritērijus ņem vērā. Turklāt kompensācijas lielums dažādās valstīs var atšķirties līdz pat 100 reizēm.

Aktualizējoties morālā kaitējuma noteikšanas jautājumiem saistībā ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, Eiropas vadošie dažādu veidu pārapsedrošinātāji publicēja novērojumus,<sup>109</sup> paužot, ka ir grūti izskaidrot, kāpēc, piemēram, cietušais Rumānijā saņem daudz mazāku kompensāciju par sāpēm un ciešanām nekā kāds cilvēks no Portugāles, vai kāpēc franču vecāki saņem morālā kaitējuma atlīdzību, ja viņu bērns ir gājis bojā ceļu satiksmes negadījumā, bet vācu vecāki šādu atlīdzību nesaņem.

Diemžēl praksē pat tajās valstīs, kurās ir ļoti attīstīta morālā kaitējuma kompensācijas sistēma, kas balstās gan uz likumu, gan tradīcijām, summa, kuru nosaka, balstoties uz šo sistēmu, lai noteiktu kompensāciju par morālo kaitējumu saistībā ar traumu vai tuvinieka nāvi, ir zināmā mērā politisks lēmums, un objektīva pamatojuma tam nav.

Laika gaitā ir meklēti risinājumi atšķirīgas, subjektīvas pieejas problēmai. Dažās jurisdikcijās lēmuma pieņemšana pilnībā atstāta tiesnešu ziņā, citur noteiktas fiksētas summas, vai arī šīs summas ir daļēji fiksētas, un tikai gala lēmumu pieņem tiesa. Dažās valstīs ir sniegtas kritēriju vadlīnijas, kas jāņem vērā, nosakot morālā kaitējuma kompensācijas apmēru.

<sup>109</sup> Mayr, D. (2011). Severe bodily injury claims in Europe – developments and trends. *Munich RE*. Iegūts no: <https://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Munich%20Re.pdf>

Tā kā ir sarežģīti izlemt, cik liela summa pilnībā kompensē morālo kaitējumu, tad kompensācijas par šādu kaitējumu var būt ļoti svārstīgas un ir saistītas ar pastāvīgām risku izmaiņām, kas civiltiesiskās atbildības apdrošinātājiem nenodrošina iespēju ar nepieciešamo precizitāti veikt apdrošināšanas prēmiju kalkulāciju. Tā ir nopietna problēma, ņemot vērā, ka apdrošināšana principā ir iespējama tikai tad, ja apdrošināmie riski ir aprēķināmi, proti, ir divi elementi, kuriem obligāti jābūt novērtējamiem, lai veiktu apdrošināšanu, – zaudējumu iestāšanās varbūtība un ar to cēloņsakarīgi saistīts zaudējumu apmērs. Ja zaudējumu lielumu ar pietiekami lielu precizitāti prognozēt nav iespējams, tad apdrošinātājiem ir nepieciešama lielāka rezerve, ko iekļauj pakalpojumu cenā un kas attiecīgi nav izdevīgi apdrošināšanas pakalpojumu saņēmējiem.

Kompensācija par morālo kaitējumu atšķirībā no citiem zaudējumu veidiem ir mazāk prognozējama un sarežģītāka, kaut arī teorētiski attīstībai šajā sakarā vajadzētu būt stabilākai un līdzīgai visā pasaulē, jo sāpes un ciešanas, ko izraisa noteikta veida traumas, nav atkarīgas no tās vietas, kur negadījums noticis, vai cietušās personas pilsonības, kā arī tās nemainās laika gaitā.

Protams, realitātē ir valsts prasību vai deliktu tiesību izmaiņas, kas balstītas uz politiskiem vai konstitucionāliem mērķiem, vai arī augstāks minimālais atbildības apdrošināšanas segums (piemēram, saistībā ar Eiropas Savienības direktīvu prasībām attiecībā uz šādu segumu transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanai), kas varētu izraisīt strauju morālā kaitējuma kompensācijas apmēra pieaugumu. Eiropas valstīs ir uzskatāmi vērojama tendence, ka būtiski pieaug izmaksājamo morālā kaitējuma kompensāciju lielums, turklāt arvien vairāk paplašinās to personu loks, kurām tiek atzītas tiesības pretendēt uz šādu kompensāciju.

Ņemot vērā šīs atšķirības un grūtības noteikt kompensācijas apmēru, kā risinājums nopietni tiek apskatīts jautājums par kompensācijas atsevišķām cietušo grupām pārlikšanu no deliktu tiesībām uz sociālajām tiesībām.

Tomēr vēsturiski kompensācija naudā par sāpēm un ciešanām ne vienmēr bijusi tik viennozīmīga, un vēsturiskajā attīstībā šāda kaitējuma naudas kompensācija nebija prezumēta. Romiešu tiesībās likums aizliedza maksāt kompensācijas par sāpēm un ciešanām (“brīvās personas ķermenim nav cenas”), bet vienlaikus zaudētā ienākuma (*quanti res interest*) summa par to varēja tikt piespriesta.<sup>110</sup>

Arī Latvijas likumdevējs, strādājot pie Civillikuma regulējuma, kā arī atjaunojot tā darbību pēc Latvijas neatkarības atgūšanas, atlīdzību par sāpēm un ciešanām nebija paredzējis. Civillikuma vēsturiskajā redakcijā (līdz 2006. gada 28. februārim)

<sup>110</sup> Waelkens, L. (2015). *Amne adverso: Roman Legal Heritage in European Culture*. Leuven University Press, 424.

nebija noteikts civiltiesiski atbildīgas personas pienākums atlīdzināt morālo kaitējumu visos gadījumos, tostarp saistībā ar miesas bojājumiem, bet pieļāva to vienīgi konkrēti likumā atrunātajās situācijās.

Morālā kaitējuma atlīdzināšana, kas ir par zaudējumiem atbildīgas personas pienākums visos zaudējumu nodarīšanas gadījumos, Civillikumā paredzēta, tikai sākot ar 2006. gada 1. martu, kad stājās spēkā attiecīgie grozījumi Civillikumā.

Likumprojekta "Grozījumi Civillikumā" anotācijā attiecībā uz grozījumiem, kas stājušies spēkā 2006. gada 1. martā, 1. sadaļā (Pašreizējās situācijas raksturojums) minēts, ka "pašlaik Latvijā kompensācijas morālā kaitējuma piedziņa tiek pieļauta tikai atsevišķos gadījumos. Piemēram, Civillikuma 79., 2352., 2352. a un 2353. pants min konkrētus izņēmuma gadījumus, kad personai ir tiesības prasīt atlīdzību par morālo kaitējumu, piemēram, ja kāds pretlikumīgi laupa otram personisko brīvību (2352. pants) vai prettiesiski aizskar citas personas godu un cieņu mutvārdiem, rakstveidā vai ar darbiem (2352. a pants)".

Par spīti morālā kaitējuma vēsturiskajai noliegšanai, vairumā Eiropas jurisdikciju agri vai vēlu notika pāreja uz kompensācijas maksājumiem par sāpēm un ciešanām, kaut arī daudzos gadījumos vēl joprojām ir noteikti dažādi ierobežojumi. Ir pilnīgi skaidrs, ka Eiropas Savienības dalībvalstu tiesību harmonizācija attiecībā uz morālā kaitējuma atlīdzināšanu ir ļoti tālas nākotnes jautājums, tomēr atšķirīgi risināmo jautājumu "izlīdzināšana" notiek dabiskā ceļā.

Kaut arī Eiropas Savienības Tiesai vienmēr ir bijusi svarīga loma privāttiesību saskaņošanā, interpretējot Eiropas Savienības tiesības, tomēr attiecībā uz atbildību par miesas bojājumiem tās loma ir diezgan ierobežota, jo tās judikatūra skar tikai tās tiesību jomas, kuras noregulētas ar Eiropas Savienības tiesību aktiem attiecībā uz aizsardzību par nodarītiem zaudējumiem. Un jautājums par pašu civiltiesisko atbildību, kā arī atlīdzināmo zaudējumu veidiem un apmēriem ar Eiropas Savienības tiesībām netiek regulēts.

Tomēr dažas Eiropas Savienības Tiesas lietas šajā ziņā ir interesantas. Tā, piemēram, lietā C-168/00 ir apskatīta vairāku valstu prakse saistībā ar morālā kaitējuma kompensāciju, kura šobrīd, protams, ir krietni novecojusi, tāpēc informācijai par to ir tikai vēsturisks raksturs.

Vairāku valstu praksē ir aktuāls jautājums par atšķirīgu pieeju, atlīdzinot morālo kaitējumu negadījuma primārajiem un sekundārajiem upuriem, par kuriem uzskata, ja kāds, piemēram, guvis psiholoģisku kaitējumu, jo ir bijis liecinieks nopietnam negadījumam. Pārsvārā šādos gadījumos vērtē potenciāli emocionālo cietušā saistību ar tiešiem negadījuma upuriem, un no šāda skatpunkta vērtē arī tiesības uz emocionālo pārdzīvojumu kompensāciju naudas izteiksmē. Tāpat ir aktuāls un neviennozīmīgi risināms jautājums par morālo kaitējumu personām, kas pēc negadījuma iesaistījušās glābšanas darbos.

Civillikuma 1635. panta pirmajā daļā (šobrīd spēkā esoša) noteikts, ka katrs tiesību aizskārums, t. i., katra pati par sevi neatļauta darbība, kuras rezultātā nodarīts morālais kaitējums, dod tiesību cietušajam prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Ar morālo kaitējumu jāsaprot fiziskas vai garīgas ciešanas, kas izraisītas ar neatļautas darbības rezultātā nodarītu cietušā nemantisku tiesību vai nemantisku labumu aizskārumu. Kompensācija ir naudas izteiksmē noteikta samaksa, ko kaitējuma nodarītājs samaksā cietušajam kā gandarījumu par morālo aizskārumu vai fiziskajām ciešanām.

Turpat anotācijā likumdevējs skaidro “Grozījumu Civillikumā” mērķi, norādot, ka tas ir nepieciešams, lai atrisinātu radušos situāciju un garantētu personas tiesības saņemt taisnīgu atlīdzību par tādu tiesību aizskārumu, kura rezultātā ir nodarīts morālais kaitējums, nevis tikai atsevišķos izņēmuma gadījumos, bet arī vispārējā kārtā, tādēļ nepieciešams izdarīt grozījumus Civillikumā, paredzot tiesisko pamatu morālā kaitējuma atlīdzināšanai. Likumdevējs gan uzskatījis, ka tas, vai cietušajam ir tiesības uz morālā kaitējuma kompensāciju, ir vērtējams jautājums.

Šobrīd Civillikuma 1635. pantā noteikts, ka katrs tiesību aizskārums, t. i., katra pati par sevi neatļauta darbība, kuras rezultātā nodarīts kaitējums, dod tiesību cietušajam prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Civillikuma 1649. pantā noteikts, ka prasījumos, kas izriet vienīgi no tiesību aizskārumiem un neskar jau pastāvošas saistību attiecības, tiesību aizskārējs atbild par katru, pat vieglu neuzmanību. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1774. pantu nejaušs zaudējums nevienam nav jāatlīdzina.

Morālā kaitējuma kompensācijas apmēru nosaka tiesa, tomēr vēl joprojām tam trūkst vadlīniju. Un, kaut arī tipizācijas metode – līdzīgi, kā tas ir noteikts *EDTP*, – Latvijas tiesu praksē tiek uzskatīta par noteicošo, tomēr tiesu nolēmumi par morālā kaitējuma apmēru atšķiras, ne tikai ievērojot kaitējuma nodarīšanas apstākļus, bet arī no citiem kritērijiem, piemēram, atkarībā no tā, kas ir atbildētājs lietā.

Turklāt arī prasības pieteikumi bieži tiesā tiek iesniegti par nepamatoti lielām summām, ko prasītāji uzskata par nodarīto morālo kaitējumu, arī pārsniedzot zaudējumu summas, kas ir galvenais ekvivalences nodrošināšanas veids civiltiesībās, un disproporcija liecina par ne vienmēr pamatotu vēlmi gūt mantisku labumu no jebkura nodarījuma, kas sagādā neērtības vai negatīvas emocijas.<sup>111</sup>

Tāpat, vērtējot nemantisko kaitējumu, tiek izteikti aicinājumi lielāku uzmanību pievērst cietušā darba un dzīves apstākļiem, sasniegumiem un perspektīvām pirms

<sup>111</sup> Torgāns, K. (2014). Atbildības par morālo kaitējumu aktualitātes. No *Latvijas Universitāte 72. zinātniskās konferences “Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika” rakstu krājums*. 121–136.



nodarījuma, piespriesto summu izlietošanas iespēju izvērtējumam samierināšanas aspektā.<sup>112</sup>

Ārvalstu prakses apkopošanai šajā jautājumā Latvijas aktuālo gadījumu risināšanai nav jēgas, jo Latvijas gadījumi jārisina atbilstoši Latvijas tiesību sistēmai, tomēr šāda apkopošana ļauj veidot priekšstatu, kā notiek morālā kaitējuma apmēra noteikšana civiltiesībās citās valstīs, un gūt pieredzi, lai Latvijas tiesībās pilnībā vai daļēji pārņemtu labāko praksi.

Lielākajā daļā Eiropas jurisdikciju ir izstrādāti pārskatāmi un diezgan precīzi mehānismi, kā veikt aplēses par nemateriālo zaudējumu atlīdzību, taču aprēķina rezultāti ļoti būtiski atšķiras. Diezgan bieži šādus aprēķinus veic, pamatojoties uz tabulām, kas sniedz noteiktu iespējamās atlīdzības diapazonu, nosakot arī piešķiršanas kritērijus; var arī apkopot judikatūru, lai sniegtu vadlīnijas tiesnešiem.<sup>113</sup>

Dažkārt minētās tabulas attiecas tikai uz noteiktām saistību tiesību jomām (piemēram, spēņu *baremo* ir par miesas bojājumiem ceļu satiksmes negadījumos). Šīs tabulas ir vispāršaistošs tiesību akts (piemēram, Zviedrijā) vai arī tiesas veikts apkopojums (piemēram, Itālijā), vai tās ir tikai nesaistošās vadlīnijas (piemēram, Vācijā). Ir jurisdikcijas, kurās atlīdzības apmēru nosaka speciālas personas, lai atslodotu tiesas un izvairītos no pretrunīgiem spriedumiem (piemēram, Īrijā). Visbeidzot, ir arī vairākas jurisdikcijas (piemēram, Grieķijā, Vācijā, Rumānijā, Apvienotajā Karalistē, Šveicē), kurās lēmumu pieņemšanas procesā joprojām dominē brīvā novērtēšana tiesā.

Runājot par kritērijiem morālā kaitējuma apmēra noteikšanai, jāpiemin, ka visās jurisdikcijās pamatkritērijs ir cietušajam nodarītā kaitējuma un tā seku smagums. Lai aprēķinātu summas par traumām, svarīgākie faktori ir cietušā darbības joma, veselības problēmu ilgums un ierobežojumi ikdienas dzīvē, neatgriezenisku bojājumu esamība (gan estētisku, piemēram, rētu, gan funkcionālu, piemēram, ekstremitātes zuduma), sāpju esamība, kā arī fakts, ka kaitējums saīsināja dzīves ilgumu. Vēl viens svarīgs kritērijs ir cietušā vecums, atbilstīgi tam svārstās arī pārējo kritēriju piemērošana.

Ir jurisdikcijas, kurās ņem vērā cietušā finansiālo stāvokli, pieņemot, ka, jo turīgāks ir cilvēks, jo par lielāku summu ir novērtējams viņam nodarītais morālais

<sup>112</sup> Torgāns, K. (2014). Atbildības par morālo kaitējumu aktualitātes. No *Latvijas Universitāte 72. zinātniskās konferences "Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika"* rakstu krājums. 121–136.

<sup>113</sup> Sk. apkopojumu no referāta – Alfejeva, J. (2017). Morālā kaitējuma par miesas bojājumiem noteikšana Latvijā salīdzinājumā ar Eiropas valstīm. *XVII Starptautiskā zinātniskā konference "Komunikācija globālajā ciemā: intereses un ietekmes"*. Biznesa augstskola Turība. Iegūts no: <https://www.turiba.lv/storage/files/conference-xviii-turiba-18052017final.pdf>

kaitējums, bet ir jurisdikcijas, kurās šādu pieeju uzskata par negodīgu un diskriminējošu, jo sāpes un ciešanas nevar būt atkarīgas no mantiskā stāvokļa.

Atsevišķos gadījumos Latvijas tiesā prasītāji, prasot atlīdzināt lielas summas par morālo kaitējumu, mēdz atsaukties uz nenoteiktu starptautisko praksi morālā kaitējuma noteikšanā, ar ko pamato prasības summas apmēru. Tomēr atlīdzības noteikšanu nosaka piemērojamās tiesības, tāpēc Latvijā būtu jāizveido kritēriji morālā kaitējuma noteikšanai civiltiesībās vispār, izbeidzot apšaubāmo praksi veikt ar apdrošināšanas atlīdzību sedzamo nemateriālo zaudējumu aprēķināšanu uz Ministru kabineta noteikumu pamata, kuros netiek ņemta vērā aktuālā tiesu prakse, kā arī vērojamas lielas atšķirības, salīdzinot ar gadījumiem, kuros delikts, par kuru tiek noteikta atbildība, nav ceļu satiksmes negadījums.

Morālā kaitējuma kompensācijai nedrīkst būt ne iedzīvošanās, ne arī atlīdzības raksturs tās parastajā nozīmē – tās mērķis ir sniegt cietušajam gandarījumu par viņa ciešanām.<sup>114</sup> Tāpēc, lai gan visbiežāk šāds gandarījums tiek izteikts mantiskā vērtībā, tā nav zaudējumu atlīdzība tās klasiskajā nozīmē, bet jāuztver galvenokārt kā garīgo līdzsvaru atjaunojošs un sabalansējošs instruments.

Lai gan Civillikumā tam vispārēji ir noteikti objektīvi kritēriji, morālā kaitējuma apmēra noteikšana ir pietiekami komplicēts uzdevums, jo pēc būtības jāvērtē cietušā – fiziskas personas – izjūtas attiecīgos apstākļos. Turklāt Latvijā tiesu prakse attiecībā uz morālā kaitējuma atlīdzināšanu joprojām tikai veidojas. Līdz ar to lielākajā daļā gadījumu vēl nav iespējas atsaukties uz judikatūru atbilstoši vienlīdzības principam, kas cita starpā arī ir jāņem vērā.

Attīstību morālā kaitējuma atlīdzināšanas jomā ir veicinājis Latvijas Republikas Augstākās tiesas 2011. gadā veiktais tiesu prakses apkopojums “Tiesu prakse par morālā kaitējuma kompensāciju kriminālprocesā”, kurā mēģināts noteikt, kā jānovērtē morālā kaitējuma apmērs naudas izteiksmē salīdzināmās situācijās.

Ir arī divi Latvijas Republikas Augstākās tiesas tiesu prakses apkopojumi par morālo kaitējumu civilprocesā, kuri ir veidoti pēc dažādiem principiem:

- 2014. gada “Morālā kaitējuma atlīdzināšana civillietās” – ir vispārējs tiesu prakses apraksts, neiekļaujot tiešu norādi uz to, kā tiesām jānosaka morālā kaitējuma apmērs naudas izteiksmē;
- 2016. gada “Tiesu prakse morālā kaitējuma apmēra noteikšanā saistībā ar prasītājiem nodarīto tiesību aizskārums, miesas bojājumiem vai tuvnieka bojāeju” (tiesu prakse 2011.–2016.) – ir iekļauti gadījumi, pēc kuriem var vadīties, tomēr vispārējie kritēriji morālā kaitējuma apmēra noteikšanai ar atbilstošu detalizācijas pakāpi nav no šiem gadījumiem atvasināti un apskatīti.

<sup>114</sup> Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta 2017. gada 25. aprīļa spriedums Nr. SKC-247/2017 (C04426012).

Otrajā apkopojumā gan ir norādīts, ka nepastāv vienotas likmes, uz kuru pamata noteikt atlīdzību par morālo kaitējumu, kā arī veselībai nodarīto kaitējumu sakropļojuma gadījumā, tāpēc atlīdzības apmērs nosakāms katrā konkrētā gadījumā pēc tiesas ieskata, vadoties pēc taisnības apziņas un vispārīgiem tiesību principiem, kā tas paredzēts Civillikuma 5. pantā. Tiesai atbilstoši Civilprocesa likuma 193. panta piektās daļas noteikumiem sprieduma pamatojumā jānorāda argumenti, kuru dēļ tā uzskatījusi, ka noteiktais atlīdzinājums atbilst taisnības apziņai, citiem vārdiem, ka atlīdzinājums ir taisnīgs un samērīgs (tāds, kas dod apmierinājumu cietušajai personai un vienlaikus kalpo arī kā līdzeklis pušu samierināšanai un sasniedz ģenerālās prevencijas mērķi).

Ievērojot šos tiesu prakses apkopojumus, kā arī ņemot vērā pēdējā laika tiesu praksi, morālā kaitējuma kompensācijas apmērs varēja tikt noteikts šādi:

- nosakot atlīdzības apmēru par morālo kaitējumu, ņemt vērā morālā kaitējuma (precīzāk teikt – tiesību aizskārums) smagumu un sekas (proti, pēc Civillikuma 1635. panta otrajā daļā noteiktā), t. i., ievērot principu, ka morālā kaitējuma kompensācijai ir jābūt samērojamai ar nodarīto kaitējumu;
- pēc cietušā sniegtās informācijas attiecībā uz nodarītajām fiziskajām ciešanām, paliekošo sakropļojumu un darbspēju zudumu, kā arī cietušajam nodarīto psihisko traumu;
- pēc tā saucamās tipizācijas metodes, nosakot vienādu morālā kaitējuma apmēru salīdzināmajās situācijās;
- pēc samērīguma principa, ņemot vērā, ka morālā kaitējuma kompensācija ir tikai viens no kompensācijas veidiem un neaizvieto cietušā mantai un veselībai nodarīta kaitējuma kompensāciju.

Tiesas pamatojumam, nosakot morālā kaitējuma apmēru, ir būtiska nozīme, lai ikviens varētu pārliecināties par tiesas nolēmuma tiesiskumu.

Latvijas Republikas Augstākā tiesa aktuāli izceļ tipizācijas metodi, saucot to arī par gadījumu salīdzināšanas un tipizēšanas metodi<sup>115</sup> morālā kaitējuma apmēra noteikšanā. Šī metode balstās uz vienlīdzības principu, t. i., salīdzināmos gadījumos atlīdzinājumam jābūt līdzīgam, bet atšķirīgos – atšķirīgam. Tomēr šajā ziņā tiesu praksi nevar uzskatīt par vienīgo kritēriju atlīdzības noteikšanai nemantiska kaitējuma nodarīšanas gadījumā, taču, neapšaubāmi, tā ir izmantojama kā viens no palīgavotiem atbilstīga atlīdzinājuma noteikšanai.<sup>116</sup>

Būtu jāpiemin, ka ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu un līdz ar to pienākuma atlīdzināt morālā kaitējuma pārlikšanu uz atbildības apdrošinātāju zūd

<sup>115</sup> Latvijas Republikas Augstākā tiesa. (2016). *Tiesu prakse morālā kaitējuma apmēra noteikšanā saistībā ar prasītājam nodarīto tiesību aizskārums, miesas bojājumiem vai tuvinieka bojāeju (tiesu prakse 2011.–2016.)*.

<sup>116</sup> Turpat, 17.

aktualitāte daļai no tiesu prakses atziņām, ka piespriežamajai summai ir jāpilda trīs funkcijas: taisnīguma, prevencijas un samierināšanas – ciktāl kaitējuma nodarītājs pats neatlīdzina cietušajam nodarīto morālo kaitējumu, runāt par jebkura veida prevenciju nav iespējams.

Jebkurā gadījumā gan ir atzīstams, ka, nosakot morālā kaitējuma apmēru, jānodrošina vienlīdzīga pieeja bez jebkādas diskriminācijas. Tādējādi ir svarīgi ievērot vienotu praksi morālā kaitējuma apmēra noteikšanā.

Mēģinājums apkopot esošo praksi un noteikt morālā kaitējuma apmēru, lai pēc tā apdrošinātāji varētu plānot savu apdrošināšanas komercdarbību, bija izdarīts, veidojot Ministru kabineta noteikumus Nr. 340 “Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem”, kas gan reglamentē morālā kaitējuma apmēru tikai attiecībā uz vienu no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidiem – atbildību par ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanu.

Par šiem noteikumiem tika minēts,<sup>117</sup> ka tos var izmantot tiesiskā regulējuma un prakses pilnveidošanai nemantiskā kaitējuma izvērtēšanai un kompensācijas noteikšanai personai nodarītu miesas bojājumu gadījumā. Kaut arī ideja bija ar noteikumiem noteikt reālās summas, kas būtu jāizmaksā civiltiesiskās atbildības apdrošinātājiem par cietušā nemateriālajiem zaudējumiem saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem, un, ja cietušais novērtē šādus zaudējumus par lielāku summu, tad strīds būtu jāizskata tiesā, tomēr tika noteiktas esošai praksei neatbilstošas summas, līdz ar to izraisot diezgan daudz problēmu. Laika gaitā gan šie noteikumi bez papildu vērtēšanas kļuva par pastāvīgu praksi un uz to sāka atsaukties, pamatojot morālā kaitējuma apmēru citās jomās.

Runājot par iespējamo apdrošināšanas atlīdzību morālā kaitējuma kompensēšanai virs Ministru kabineta noteikumos paredzētajiem limitiem, vispirms jāieskaidrē vēsturē.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 19. panta trešajā daļā noteikts, ka apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem un nemateriālajiem zaudējumiem nosaka Ministru kabinets. Pamatojoties uz šo likumdevēja deleģējumu, Ministru kabinets vēl 2005. gadā izdeva noteikumus Nr. 331, nosakot ar apdrošināšanas atlīdzību atlīdzināmos nemateriālos zaudējumus (limitus) ļoti ierobežotā apmērā. Tomēr ar to transportlīdzekļu tiesīgu lietotāju tiesības nebija necik ierobežotas, kā varbūt sākotnēji varētu likties, jo tie varēja nemaksāt apdrošināšanas prēmiju par lielu morālā kaitējuma atlīdzību, bet ar papildu

<sup>117</sup> Kubilis, J. (2016). Civiltiesiskās atbildības par nemantisko kaitējumu miesas bojājumu gadījumā pilnveidošanas iespējas. *Jurista Vārds*. 37(940), 20–26.

apdrošināšanas prēmiju apdrošināt arī savu civiltiesisko atbildību brīvprātīgi, virs Ministru kabineta noteiktajiem limitiem. Savukārt, nesamaksājot par apdrošināšanas pakalpojumiem atbilstošu cenu, nav arī tiesiskā pamata prasīt no apdrošinātāja izpildījumu neapdrošinātājā daļā – tas būtu pretrunā ar noslēgto tiesisko darījumu, kurā apdrošināšanas prēmija kā atlīdzība par apdrošināšanas pakalpojumiem tiek noteikta atbilstoši apdrošinātāja nodrošināmo pakalpojumu apjomam.

Tomēr vērtēšanas procesā gan Latvijas tiesas, gan pat Satversmes tiesa saskārās ar ievērojamām grūtībām obligātās apdrošināšanas darījuma struktūras un darījuma dalībnieku saistību izzināšanā. Šo grūtību ietekmē ir tapis Satversmes tiesas spriedums lietā Nr. 2014-06-03, kurā tiesa atzina apdrošinātāja atbildības ierobežojumus par spēkā neesošiem ar atpakaļvērstu spēku, pēc būtības iejaucoties noslēgtajā privātdarījumā (komercdarījumā) un izjaucot pušu līdzsvaru tajā. Pat ar interpretāciju, ka šis Satversmes tiesas spriedums ar atpakaļvērstu spēku neattiecas uz visām personām, lai arī cik diskutabli kādā lietā tas varētu likties,<sup>118</sup> ar to tiek pārkāpts tiesiskās drošības princips.

Ministru kabinets vēl pirms šā Satversmes tiesas sprieduma 2014. gada 17. jūnijā bija pieņēmis jaunus noteikumus par nemateriālo zaudējumu apmēriem, jo atziņas par ierobežojumu neatbilstību Eiropas Savienības tiesībām sniedza Eiropas Savienības Tiesa.<sup>119</sup>

Un, kaut arī Eiropas Savienības Tiesa vēlāk, jau iepriekš pieminētajā lietā Nr. C-122/17, sniedza arī atziņas, ka strīdā starp privātpersonām jāpiemēro valsts tiesību normas, kā arī attiecīgi klauzulas, kuras atbilstoši šīm valsts tiesību normām ir iekļautas apdrošināšanas līgumā arī tad, ja tās neatbilst direktīvām, tomēr Latvijas juridiskā prakse tās neņēma vērā, atsakoties Satversmes tiesas iezīmēto pieeju pakļaut jebkādi revīzijai.

Tomēr tā jau ir pagātne.

Jaunā pieeja Ministru kabineta noteikumos Nr. 340 “Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem”, nosakot morālā kaitējuma apmēra naudas izteiksmē aprēķinu pēc formulas, ir pelnījusi nopietnāku uzmanību, un tas, iespējams, ir viens no veidiem, kā indikatīvi var noteikt morālā kaitējuma apmēru turpmāk.

Tomēr šai sistēmai ir daudz nepilnību, kā arī tā nav elastīga. Lai novērstu šīs nepilnības un nodrošinātu pareizu morālā kaitējuma kompensācijas jautājuma risināšanu civiltiesībās, kompensācijas apmērs būtu nosakāms, izmantojot regulāri pārskatāmas vadlīnijas, nevis ar Ministru kabineta noteikumiem vai kādu citu tiesību aktu.

<sup>118</sup> Pastars, E. (2016). Satversmes tiesas sprieduma nolēmumu daļas izpratne un piemērošanas problēmas. *Jurista Vārds*. 7(910), 10–20.

<sup>119</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedumi lietā Nr. C-277/12 un lietā Nr. C-22/12.

Kā var redzēt no ārvalstu juridiskās prakses, morālā kaitējuma apmēra noteikšanai vairākās valstīs tiek izveidotas vadlīnijas nesaistošu tabulu veidā, kurās noteikts morālā kaitējuma apmērs naudas izteiksmē tiesiski un faktiski salīdzināmās situācijās. Šādu tabulu izstrādē būtu jāpiedalās zinātniekiem, tiesnešiem, advokātiem un tiem apdrošinātājiem, kuriem ir tiesības nodarboties ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. Savukārt Augstākā tiesa varētu būt institūcija, kas vada šo izstrādes procesu un publicē tā rezultātus.

#### 5.4. Direktīvo normu piemērošana un apdrošinātāja kā privātpersonas atbildība

2015. gadā Latvijas Republikas Augstākās tiesas uzdevumā veiktajā tiesu prakses apkopojumā OCTA lietās<sup>120</sup> 9. lpp. ir norādīts, ka tiesu uzmanība jāvērs uz nepieciešamību nolēmumu pamatojumā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu un piemērojamos Ministru kabineta noteikumus tulkot atbilstoši attiecīgajām direktīvām kopsakarā ar Eiropas Savienības Tiesas praksi.

Tomēr, piemērojot šo atziņu, nevar tikt ignorēts tas, ka valsts tiesību normu interpretācija atbilstoši direktīvām pretēji nacionālajā tiesību normā paredzētajam, t. i., *contra legem*, nav pieļaujama. Tāpat jāņem vērā, ka Eiropas Savienības Tiesa ar prejudiciāliem nolēmumiem interpretē tikai Eiropas Savienības tiesību normas (tostarp direktīvu normas), nevis nosaka, kā jāpiemēro kādas dalībvalsts nacionālās tiesību normas. Tā Eiropas Savienības Tiesa līdz šim ir atzinusi šādus direktīvu normu piemērošanas pamatprincipus: pirmkārt, valsts tiesas pienākums piemērojamo valsts tiesību normu interpretācijā un piemērošanā atsaukties uz direktīvas saturu nevar būt pamats, lai valsts tiesības interpretētu *contra legem*;<sup>121</sup> otrkārt, valsts

<sup>120</sup> Augstākās tiesas civillietu departamenta prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās. (2015). Rīga. Iegūts no: [http://at.gov.lv/files/uploads/files/6\\_Judikatura/Tiesu\\_prakses\\_apkopojumi/2015/OCTA%20tiesu%20prakses%20apkopojums\\_21-07-2016.docx](http://at.gov.lv/files/uploads/files/6_Judikatura/Tiesu_prakses_apkopojumi/2015/OCTA%20tiesu%20prakses%20apkopojums_21-07-2016.docx)

<sup>121</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2008. gada 15. aprīļa spriedums lietā Nr. C-268/06, *Impact pret Minister for Agriculture and Food, Minister for Arts, Sport and Tourism, Minister for Communications, Marine and Natural Resources, Minister for Foreign Affairs, Minister for Justice, Equality and Law Reform, Minister for Transport*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62006CJ0268&from=FR>; 2009. gada 23. aprīļa spriedums apvienotajās lietās no Nr. C-378/07 līdz C-380/07 (*Monomeles Protodikeio Rethymnis (Grieķija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*) – K. Angelidaki, A. Aivali, A. Vavouraki, Ch. Kaparou, M. Lioni, E. Makrygiannaki, E. Nisanaki, Ch. Panagioto, A. Pitsidianaki, M. Chalkiadaki, Ch. Chalkiadaki (C-378/07), Charikleia Giannoudi (C-379/07), Georgios Karabousanos, Sofoklis Michopoulos (C-380/07)/ Nomarchiaki Aftodioikisi Rethymnis, Dimos Geropotamou. EUR-Lex. Iegūts no: <https://>

tiesas iespējas, interpretējot un piemērojot valsts tiesību normas, ņemt vērā direktīvā noteikto ir ierobežotas – robežas ir rodamas vispārējos tiesību principos, tostarp tiesiskās noteiktības principā un atpakaļejoša spēka nepieļaujamības principā.<sup>122</sup>

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgo judikatūru direktīva pati par sevi nevar radīt pienākumus privātpersonām un uz direktīvu nevar atsaukties, vēršoties pret privātpersonām.<sup>123</sup> Šai ziņā jāņem vērā, ka apdrošinātāji arī ir privātpersonas.

Arī attiecībā uz izskatāmo obligāto apdrošināšanu Eiropas Savienības Tiesa pauž skaidru atziņu, ka pat tad, ja dalībvalsts tiesību norma ir pretrunā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, apdrošinātājam nedrīkst tikt uzlikts pienākums atlīdzināt cietušajam kaitējumu, ko nesedz tā izsniegtā apdrošināšanas polise.<sup>124</sup> Eiropas Savienības Tiesa arī secina, ka, respektējot tiesiskās drošības principu, nedrīkst nepiemērot kādas valsts tiesību normas, kā arī klauzulas, kuras atbilstoši valsts tiesību normām ir iekļautas apdrošināšanas līgumā, pat ja tās ir pretrunā ar

---

[eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A62007CA0378&qid=1641803549533](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A62007CA0378&qid=1641803549533); 2012. gada 24. janvāra spriedums lietā Nr. C-282/10, *Maribel Dominguez pret Centre informatique du Centre Ouest Atlantique un Préfet de la région Centre Cour de cassation (Francija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62010CJ0282>

<sup>122</sup> Eiropas Savienības Tiesas 1987. gada 8. oktobra spriedums lietā Nr. 80/86, *Kolpinghuis Nijmegen BV*, 3969. lpp., 13. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:61986CJ0080>; Eiropas Savienības Tiesas 2008. gada 15. aprīļa spriedums lietā Nr. C-268/06, *Impact pret Minister for Agriculture and Food, Minister for Arts, Sport and Tourism, Minister for Communications, Marine and Natural Resources, Minister for Foreign Affairs, Minister for Justice, Equality and Law Reform, Minister for Transport*, 100. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62006CJ0268&from=FR>; 2005. gada 16. jūnija spriedums lietā Nr. C-105/03, *Par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LES 35. pantam, ko Tribunale di Firenze (Itālija) pirmstiesas izmeklēšanas tiesnesis iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2003. gada 3. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2003. gada 5. martā, kriminālprocesā pret Maria Pupino*, 5285. lpp., 44. un 47. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62003CJ0105&from=EN>

<sup>123</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1986. gada 26. februārī lietā Nr. 152/84, *M. H. Marshall pret Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority (Teaching)*, 48. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61984CJ0152>; 1994. gada 14. jūlija lietā Nr. C-91/92, 20. punkts, 1994. gada 14. jūlija lietā Nr. C-91/92, 24. punkts, 2004. gada 5. oktobra lietās Nr. C-397/01 līdz C-403/01, 108. punkts; 2016. gada 19. aprīļa lietā Nr. C-441/14, 30. punkts.

<sup>124</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 7. augusta spriedums lietā Nr. C-122/17, *David Smith vs. Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General*. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62017CA0122&from=EN>

direktīvām, jo direktīvas ir adresētas dalībvalstīm, kuras ir atbildīgas par to ieviešanu. Uz apdrošinātāju, kas ir privātpersona, direktīvu normām nevar būt tieša iedarbība.

Šī Eiropas Savienības Tiesas atziņa būtu attiecināma arī uz apdrošinātāju atbildības limitu par morālo kaitējumu Ministru kabineta 2005. gada 17. maija noteikumos Nr. 331 "Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem", jo šo noteikumu spēkā esamības laikā apdrošinātāji slēdza apdrošināšanas līgumus, t. sk. pamatojoties uz klauzulām, kas izrietēja no šiem noteikumiem, un atbilstoši tajos noteiktajiem limitiem par saviem pakalpojumiem noteica atlīdzību – apdrošināšanas prēmiju. Ja apdrošinātāji slēgtu apdrošināšanas līgumus, nepiemērojot šos limitus, apdrošināšanas prēmijai, kuras samaksa bija jāveic transportlīdzekļu īpašniekiem, bija jābūt ievērojami lielākai, lai segtu lielākas apdrošināšanas atlīdzības par morālo kaitējumu.

Tomēr privātpersonas var atsaukties uz direktīvu nevis attiecībā pret citu privātpersonu, bet pret valsti, neatkarīgi no statusa, kādā valsts rīkojas, jo valsts nevar gūt priekšrocības no Eiropas Savienības tiesību neievērošanas.<sup>125</sup> Turklāt persona var atsaukties uz beznosacījuma un pietiekami precīziem direktīvas noteikumiem ne tikai attiecībā pret valsti un visām tās pārvaldes iestādēm, tostarp decentralizētām,<sup>126</sup> bet arī pret visām organizācijām, kuras ir valsts pakļautībā vai kontrolē vai kurām ir īpašas pilnvaras salīdzinājumā ar noteikumiem, kas piemērojami attiecībās starp privātpersonām.<sup>127</sup> Tādēļ attiecībā pret organizāciju – lai arī tā ir privāto tiesību subjekts, bet kurai dalībvalsts ir uzdevusi veikt uzdevumu sabiedrības

<sup>125</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1986. gada 26. februārī lietā Nr. 152/84, 49. punkts. *M. H. Marshall pret Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority (Teaching)*. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61984CJ0152>; 1990. gada 12. jūlija lietā Nr. C-188/89 Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1990. gada 12. jūlijā lietā *Foster u. c. pret British Gas plc.*, 17. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: [https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM\\_INIT=ALL\\_ALL&DTS\\_SUBDOM=ALL\\_ALL&DTS\\_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469](https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469); 2000. gada 14. septembra lietā Nr. C-343/98, 22. punkts.

<sup>126</sup> Eiropas Savienības Tiesas sprieduma 1989. gada 22. jūnijā lietā Nr. 103/88, *Fratelli Costanzo SpA pret Comune di Milano*, 31. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61988CJ0103&qid=1641807264123>

<sup>127</sup> Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1990. gada 12. jūlijā lietā Nr. C-188/89, *Foster u. c. pret British Gas plc.*, 18. punkts. *EUR-Lex*. Iegūts no: [https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM\\_INIT=ALL\\_ALL&DTS\\_SUBDOM=ALL\\_ALL&DTS\\_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469](https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469); 1997. gada 4. decembra lietās C-253/96 – C-258/96, 46. punkts.



interesēs un kurai šim nolūkam ir piešķirtas īpašas pilnvaras – salīdzinājumā ar noteikumiem, kas piemērojami attiecībās starp privātpersonām, direktīvas normām ir tieša iedarbība.

Tāpēc direktīvu tiešā iedarbība, iespējams, var tikt apskatīta attiecībā uz apdrošinātāju biroju, kas katrā ES dalībvalstī nodibināts, lai koordinētu obligāto apdrošināšanu, pildot šai ziņā valsts noteiktās funkcijas. Eiropas Savienības Tiesa vienā lietā atzina šādu tiešu iedarbību pret organizāciju, kuru valsts pilnvarojusi veikt kādu no Padomes Direktīvas 84/5/EEK (1983. gada 30. decembris) – par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu – 1. panta 4. punktā paredzētajiem uzdevumiem.<sup>128</sup>

Šai ziņā var tikt apskatīta arī valsts atbildība, ja zaudējumu nodarītājs, kuram ir pienākums segt zaudējumus atbilstoši to neapdrošinātajai daļai, nebūtu spējīgs to izdarīt.

Interesanti, ka 2004. gadā pieņemtajā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā, ar kuru ievērojami tika palielināti atbildības limiti, likumdevējs, balstoties arī uz konsultācijām par ES tiesībām, sarunu procedūrā pirms iestāšanās Eiropas Savienībā šā likuma Pārejas noteikumu 3. punktā ierakstīja nosacījumu, ka apdrošinātājam Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs no Garantijas fonda sedz izmaksāto apdrošināšanas atlīdzības daļu, kas pārsniedz apdrošināšanas polises izdošanas brīdī spēkā bijušo apdrošinātāja atbildības limitu, ja apdrošināšanas polise izdota un stājusies spēkā pirms šā likuma stāšanās spēkā vai stāsies spēkā mēneša laikā pēc šā likuma stāšanās spēkā. Tas arī netieši norāda uz to, ka apdrošinātājam svarīgi ir turēties pie noslēgtā līguma noteikumiem, un liecina par apdrošinātāju biroja iesaistīšanās pamatotību.

Padziļināta analīze rāda, ka transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs, slēdzot obligātās apdrošināšanas līgumu, vienojas ar apdrošinātāju tikai par tiem apdrošināšanas pakalpojumiem (apdrošināšanas aizsardzību), kurus nosaka spēkā esošie tiesību akti. Tieši par šādiem pakalpojumiem apdrošinātājs aprēķina un saņem no klienta atlīdzību – apdrošināšanas prēmiju –, ar kuru šie pakalpojumi ir novērtējami. Tādējādi, ja liek apdrošinātājam maksāt vairāk, nekā tas ir apņēmis līgumā, tiek izjaukts pušu līdzsvars darījumā, un tas nav pieļaujams. Tāpēc likt privātpersonai – apdrošinātājam – segt zaudējumus, kurus ir nodarījusi cita persona un par kuru atlīdzināšanu nav noslēgts apdrošināšanas līgums, ir netaisnīga pieeja un apdrošinātāju tiesību aizskārums.

---

<sup>128</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 10. oktobra spriedums lietā Nr. C-413/15, *Elaine Farrell pret Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General, Motor Insurers Bureau of Ireland*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2017:745>

Tādējādi šķiet, ka pareizs risinājums nevar ietvert pienākuma uzlikšanu apdrošinātājam maksāt apdrošināšanas atlīdzības par morālo kaitējumu virs summām, kuras paredzētas Ministru kabineta noteikumos Nr. 331. Bet varētu būt līdz šim Latvijas juridiskajā praksē neapskatīts gadījums – maksājumus par cietušā morālu kaitējumu virs Ministru kabineta noteiktajiem limitiem veic Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, pēc izmaksas piedzenot tos no personām, kuras ir atbildīgas par šo zaudējumu nodarīšanu, jo zaudējumi virs limitiem nav bijuši apdrošināti un transportlīdzekļa īpašnieks no apdrošināšanas atlīdzības izmaksām nevar gūt nekādas priekšrocības tajā daļā, kurā zaudējumi nav apdrošināti.

Neatbilstošs risinājums šajā ziņā bija Satversmes tiesas 2014. gada 29. decembra spriedumā lietā Nr. 2014-06-03 attiecībā pret SIA “Autofavorīts”, kuras konstitucionālo sūdzību Satversmes tiesa atzina par pamatotu.

SIA “Autofavorīts” sūdzējās Satversmes tiesā par to, ka uz spēkā esošā sprieduma pamata samaksājusi summu 5000 latu apmērā par nemateriālajiem zaudējumiem cietušajam, kurš 2007. gada 11. oktobrī guvis smagus miesas bojājumus ceļu satiksmes negadījumā, kuru izraisījis SIA “Autofavorīts” darbinieks, vadot darba devējam piederošo transportlīdzekli. Savukārt apdrošinātājs, kas apdrošināja SIA “Autofavorīts” transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 331 bija izmaksājis cietušajam apdrošināšanas atlīdzību par nemateriālajiem zaudējumiem tikai 302,50 latu apmērā, tāpēc tiesa piesprieda SIA “Autofavorīts” samaksāt papildu summu 5000 latu apmērā.

Satversmes tiesas spriedumā SIA “Autofavorīts” konstitucionālā sūdzība tika atrisināta acīmredzami netaisnīgi, nosakot, ka Ministru kabineta noteikumu Nr. 331 3. punkts, 5.5. apakšpunkts un 10. punkts attiecībā uz SIA “Autofavorīts” atzīstams par spēku zaudējušu no 2007. gada 11. oktobra, ko Satversmes tiesa uzskatīja par sūdzības iesniedzēja tiesību aizskāruma rašanās brīdi.

Tomēr šim sākotnēji netaisnīgajam risinājumam bija atbilstošs gala risinājums. Uz SIA “Autofavorīts” pieteikuma pamata par jaunatklājamiem apstākļiem – minēto Satversmes tiesas spriedumu – Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departaments atcēla spēkā esošo un jau izpildīto spriedumu par 5000 latu piedziņu, nododot civillietu Nr. C34087308 jaunai izskatīšanai un vienlaikus aicinot cietušo grozīt atbildētāju prasībā – no SIA “Autofavorīts” uz tā civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju, kurš šajā civillietā arī piedalījies, bet tikai tāpēc, ka cietušais tam adresēja pavisam citu, bet no tā paša ceļu satiksmes negadījuma izrietošu prasījumu.

Taču prasītājs aicinājumā mainīt atbildētāju neieklausījās un savas domas nemainīja, atbildētāju atstājot to pašu, tāpēc tiesa bija spiesta visās instancēs atkārtoti izskatīt to pašu cietušā prasību pret zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieku, bet šoreiz prasību noraidot. Tomēr bija noraidīts arī SIA “Autofavorīts” lūgums par sprieduma izpildes pagriezienu, pamatojoties uz Civilprocesa likuma

634. pantu, atbilstoši kuram izpildes pagrieziena civillietās par kaitējumu veselībai nav iespējams. Tiesa norādīja, ka izskatāmajā lietā prasītājam kā cietušajam pienākas nemantiskā kaitējuma kompensācija, ko viņš likumīgā ceļā saņēmis tiesas sprieduma izpildes procesa rezultātā, līdz ar to restitūcija sprieduma izpildīšanas pagriezienu ceļā būtu acīmredzami netaisnīga un radītu nesamērīgu prasītāja tiesību aizskārumu.

Tomēr jautājumam par morālā kaitējuma atlīdzināšanu ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību nav tikai vēsturiska nozīme, un tas ir aktuāls arī tāpēc, ka šobrīd likums paredz šādu atlīdzību par personas bojāeju izmaksāt ierobežotam personu lokam. Un, kaut arī personu loks, kurām pienākas šī kompensācija, līdz pietiekamai precizitātes pakāpei nav noteikts, tomēr ir skaidrs, ka bērniem par vecākiem un otrādi, neskatoties uz to, vai bērni ir vai nav vecāku apgādībā, šāda kompensācija pienākas. Savukārt šobrīd ar apdrošināšanas atlīdzību to segt nav paredzēts, ar to Latvijai pārkāpjot Eiropas Savienības tiesībās noteikto.

Tādējādi ir skaidrs, ka tiesiskā regulējuma pilnveidošana apskatītajā jautājumā ir visai aktuāla.

### **5.5. Noilgums Latvijas apdrošināšanas tiesībās un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā**

Kā jau ir paskaidrots iepriekš, apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana ir komercdarbības veids, kurā klients maksā apdrošinātājam (komersantam) atlīdzību par risku iestāšanās finansiālo sekū pārņemšanu (Apdrošināšanas un pār-apdrošināšanas likuma 1. panta 9. punkts), kas veido apdrošināšanas pakalpojumu. Apdrošināšanas pakalpojumi tiek sniegti par atlīdzību – apdrošināšanas prēmiju –, par to vienojoties apdrošināšanas līgumā.

Kaut arī primārais tiesiskā regulējuma mērķis ir nodrošināt, lai apdrošināšanai ir pozitīvas sociālās sekas, tomēr ne mazāk svarīgi, tostarp primārā mērķa nodrošināšanai, ir izveidot stabilu tiesisko vidi apdrošinātāju darbībai. Komerccarbībā cenu un darījumu noteikumu noteikšana notiek, pamatojoties uz sarežģītiem aprēķiniem, balstoties uz pagātnes datiem un nākotnes pieņēmumiem, tādēļ ir svarīgi zināt, kāds ir aktuālo saistību apjoms. Šai ziņā svarīga loma ir noilguma institūtam.

Noilgums ir likumā noteikts termiņš, pēc kura saistību tiesības izbeidzas, ja tiesīgā persona šīs tiesības pienācīgi neizlieto. Vēl no romiešu tiesībām zināmais noilguma jēdziens ir būtiska Eiropas valstu tiesību sastāvdaļa. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu tiesisko attiecību stabilitāti un novērstu tādu prasību rašanos, kurās pierādījumi nav saprātīgi pārbaudāmi iesaistīto personu neskaidro atmiņu, nāves un līdzīgu apstākļu dēļ.

Rūpējoties par tiesisko attiecību stabilitāti, likumdevējam ir svarīgi nesamazināt iespēju aizsargāt aizskartās tiesības ar tiesas palīdzību, nosakot tik īsu laika periodu, ka personai nav saprātīgi iespējams uzsākt tiesvedību. Tādējādi noilguma termiņam jābūt noteiktam tā, lai līdzsvarotu gan kreditora, gan parādnieka tiesiskās intereses.

Civillikuma 1893. pantā noteikts, ka saistību tiesības izbeidzas, ja tiesīgā persona tās pienācīgi neizlieto likuma noteiktā noilguma termiņā. Civillikuma 1895. pantā noteikts, ka visas saistību tiesības, kuras nav noteikti izņemtas no noilguma ietekmes un kuru izlietošanai nav likumā noteikti īsāki termiņi, izbeidzas, ja tiesīgā persona tās neizlieto desmit gadu laikā. Šajā normā noteikts, ka ir iespējami arī dažādi noilguma termiņi, taču vispārējais ir desmit gadi. Tādējādi ar Civillikuma normām Latvijā tiek noteikts vispārējais saistību tiesību izlietošanas termiņš, un tas ir desmit gadi, kaut arī atsevišķiem gadījumiem likums nosaka īsākus noilguma termiņus. Tie atrodami gan Civillikumā, gan arī citos likumos, piemēram, Komerclikumā.

Tiesību doktrīnā norādīts, ka noilguma institūts civiltiesībās veidots ar mērķi novērst nenoteiktību mantiskajās attiecībās, radīt skaidrību tad, ja kāda persona ilgstoši neīsteno tiesības vai neprasa novērst iespējamo strīdu par tām, un nebūtu saprātīgi pieļaut, ka iespējamais parādnieks uz mūžīgiem laikiem atrodas zem parāda atprasīšanas vai vismaz tiesāšanās Dāmokla zobena un nevar plānot savu darbību, izslēdzot šādus draudus.<sup>129</sup>

Tāpat tiesību doktrīnā ir norādīts, ka gadījumos, ja kāds no saistības dalībniekiem uzskata, ka viņa tiesības ir aizskartas, viņam ir tiesības celt prasību tiesā par tiesību atzīšanu vai aizskāruma seku novēršanu (lietas atdošanu, zaudējumu atlīdzību, līgumsoda samaksu), un, ja lietas izskatīšanas gaitā tiesa konstatē, ka ir iestājies civiltiesību normās noteiktais noilgums, tā savā spriedumā norāda uz prasības noilgumu. To, vai iestājies noilgums, tiesa vērtē, tikai lietu izskatot pēc būtības, kurā pārbauda arī jautājumus par noilguma apturēšanu vai pārtraukšanu.<sup>130</sup>

Civillikuma 1902. pantā noteikts, ka tiesības izlietošana, ceļot prasību tiesā vai griežoties pie šķīrētības, pārtrauc noilgumu, turklāt jau notecējušais laiks vairs nav ieskaitāms un sāk tecēt jauns noilguma termiņš. Kaut arī vērsšanās tiesā nepārprotami būtu uzskatāma par noilgumu pārtraucošu, neskaidrības rada Civillikuma 1905. panta piemērošana – noilgumu tikpat vienkārši var pārtraukt ar kreditora atgādinājumu par parādu.

Pēc būtības pretēji doktrīnā definētajam noilguma mērķim kreditora privātais atgādinājums par parādu Latvijas tiesībās tiek uzskatīts par noilgumu pārtraucošu,

<sup>129</sup> Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības. I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 276.

<sup>130</sup> Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības. I daļa*. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 278.

tāpēc tiesā var nonākt prasība, kurā pierādījumu vērtēšanu nebūs iespējams veikt, jo pārbaudāmie apstākļi ir notikuši pārāk tālā pagātnē.

Tāpat pārdomas raisa Civillikuma norma (1903. panta otrais teikums), ka pēc pārtraukšanas noilguma termiņš vienmēr ir desmit gadi. Un, ja iepriekš noilguma termiņš bija īsāks par noteikto mērķi, šis mērķis vairs nebūs sasniedzams.

Nerunājot par speciālo tiesisko regulējumu atsevišķās tiesību nozarēs, kurā ir noteikts saīsināts noilgums, jautājums ir, piemēram, par to, vai prasības celšanai par līguma atcelšanu saskaņā ar Civillikuma 1633. pantu, kurai (t. i., prasības celšanai) ir noteikts saīsināts noilgums – seši mēneši, šo noilgumu ir iespējams pārtraukt ar kreditora atgādinājumu, kā arī vai pēc prasības celšanas, bet tālākas tās nevirzīšanas, noilgums būs desmit gadi. Tas, iespējams, būtu pretrunā ar saīsināta noilguma noteikšanas mērķi – panākt tiesisko noteiktību par līguma spēku sešu mēnešu laikā.

Arī citas Civillikuma normas saistībā ar noilgumu rada jautājumus par to piemērošanu. Piemēram, 1904. pantā noteiktais prasa pievērst uzmanību tam, vai prasības celšana par nokavējuma procentu samaksu par preču piegādi par noteikto kalendāro mēnesi saskaņā ar līgumu, kurš aptver katru mēnesi pildāmās saistības sešu mēnešu periodā, nosakot izpildāmā apjomu, sortimentu un kvalitāti, dod pamatu uzskatīt, ka tiek pārtraukts arī noilgums strīdam par preču kvalitāti citā laika periodā.

Likumdevējs Civillikumā ir paredzējis daudz veidu, kā ir iespējams noilgumu pārtraukt, un pēc pārtraukuma sāk tecēt jauns noilguma termiņš. Tas nozīmē, ka pietiekami garš desmit gadu periods var tikt neierobežoti pagarināts, un tas savukārt aktualizē jautājumu par noilguma noteikšanas mērķu sasniegšanu.

Šķiet, ka pārbaudīt saistību esamību ar negatīvas atzišanas prasībām, ko labu laiku Latvijas tiesas uzskatīja par nepieļaujamām un par ko Satversmes tiesa izteicās kā par Civilprocesa likumam neatbilstošu interpretāciju,<sup>131</sup> parādniekiem var būt pārāk apgrūtināši.

Iespējams, ka atsevišķas Civillikuma normas, kas skar noilgumu, ir zaudējušas savu aktualitāti un prasa revīziju un aktualizāciju.

Runājot par noilgumu un apdrošināšanas attiecību tiesisko reglamentāciju Latvijas tiesībās, vispirms jāpiemin, ka tiesisko darījumu vispārēja reglamentācija ir nodrošināta Latvijas Civillikumā, bet speciālais komercdarījumu regulējums paredzēts arī Komerclikumā. Taču apdrošināšanas līgums nav pieminēts nedz Komerclikumā, nedz Civillikumā.

Lai gan Civillikums nesatur atsauci uz apdrošināšanas līgumu, tā normas par tiesiskajiem darījumiem attiecas uz apdrošināšanas līgumu kā uz vienu no saistību

---

<sup>131</sup> Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2020. gada 30. decembra lēmums par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2020-08-01, *Par Civilprocesa likuma 1. panta pirmās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.*

tiesībās regulētajiem līgumiem. Taču Komerclikums ir speciālais likums attiecībā pret Civillikumu, un tajā ir iekļauta komercdarījumu tiesiskā reglamentācija. Komerclikuma 388. pantā paredzēts, ka komercdarījumi ir komersanta tiesiskie darījumi, kas saistīti ar komercdarbību. Saskaņā ar Apdrošināšanas un pārapsdrošināšanas likumā noteikto apdrošināšana ir viens no komercdarbības veidiem, apdrošinātājam sniedzot citām personām pakalpojumus par atlīdzību. Savukārt Komerclikuma 389. pantā noteikts: “Ja darījums ir komercdarījums tikai vienam no darījuma dalībniekiem, šā likuma noteikumi par komercdarījumiem ir vienlīdz piemērojami arī pārējiem darījuma dalībniekiem, ciktāl normatīvajos aktos patērētāju tiesību aizsardzības jomā vai citos likumos nav noteikts citādi.”

Secināms, ka apdrošināšanas darījumu tiesiskais regulējums izriet no Komerclikuma un tikai pastarpināti no Civillikuma, jo apdrošināšanas darījumi ir komercdarījumi un Komerclikums ir speciālais komercdarījumus reglamentējošs likums attiecībā pret Civillikumu.

Apdrošināšanas darījumu tiesiskai reglamentācijai iepriekš tika pieņemts likums “Par apdrošināšanas līgumu”. Tomēr šā likuma normas tika izveidotas atrauti no vispārējā darījumu tiesiskā regulējuma. Līdz ar to apdrošināšanas darījumiem bija grūti piemērot līgumattiecības regulējošās vispārējās tiesību normas. Tā, piemēram, Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departaments 2014. gada 12. marta spriedumā Nr. SKC-184/2014 ir secinājis, ka apdrošināšanas prēmijas samaksa nav būtisks apdrošināšanas līguma nosacījums, jo ir līguma blakusnosacījums pretstatā nosacījumam par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu, kas savukārt ir būtisks līguma nosacījums. Tādējādi apdrošināšanas līguma struktūrā kā pakalpojumu sniegšana pret atlīdzību – apdrošināšanas prēmiju – nepamatoti ir izcelta daļa par pakalpojumu, savukārt pakalpojumu apmaksa tverta kā līguma blakusnosacījums.

Šobrīd bažas vieš tas, ka šis spriedums ir vienīgais sadaļā “Apdrošināšanas tiesības”, kurš ir iekļauts tiesu prakses apkopojumā “Noilguma un prekluzīvie termiņi”,<sup>132</sup> kas ir Senāta judikatūras atziņas (2002.–2020.), lai arī šajā spriedumā ir aplūkota situācija, kad Komerclikuma D daļa, nosakot trīs gadu noilgumu komercdarījumiem, vēl nebija stājusies spēkā. Turklāt no 2018. gada 1. jūnija likumu “Par apdrošināšanas līgumu” aizvietoja Apdrošināšanas līguma likums.

Runājot par apdrošināšanas attiecību būtību un noilguma nozīmi civiltiesībās, ir skaidrs, ka apdrošinātāja darbības stabilitātei noilgums ir diezgan svarīgs. Arī atļaujot celt prasību desmit gadu laikā, apdrošinātājam var tikt apgrūtināta iespēja

<sup>132</sup> *Noilguma un prekluzīvie termiņi: Senāta judikatūras atziņas (2002–2020)*. (2021). Rīga. Iegūts no: [https://www.at.gov.lv/files/uploads/files/6\\_Judikatūra/Tiesu\\_prakses\\_apkopojumi/2021/noilguma\\_un\\_prekluzivie\\_termiņi\\_27052021.docx](https://www.at.gov.lv/files/uploads/files/6_Judikatūra/Tiesu_prakses_apkopojumi/2021/noilguma_un_prekluzivie_termiņi_27052021.docx)

pierādīt jebkurus apstākļus, kas apdrošinātāju atbrīvo no apdrošināšanas līgumā noteikto saistību izpildes izņēmuma gadījumā, kā tas ir noteikts Apdrošināšanas līguma likuma 31. panta piektajā daļā, kā arī tiktu uzlikts pārmērīgs slogs pierādījumu glabāšanai. Jāņem arī vērā, ka Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likums uzliek apdrošinātājam pienākumu izveidot tā dēvētās tehniskās rezerves atbilstoši noslēgtajiem apdrošināšanas līgumiem un pārapirošināšanai aprēķinātajām iespējamām apdrošinātāja saistībām. Līdzko apdrošinātājs pieņem lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības atteikumu, attiecīgās rezerves tiek atbrīvotas. Ja tiek pieļauts desmit gadu ilg prasības noilgums, iespējama situācija, ka attiecīgo rezervju apdrošinātāja rīcībā nebūs, citiem vārdiem, iestāsies apdrošinātāja maksātnespēja. Turklāt apdrošinātājam kā komersantam ir noteikti termiņi darījumu dokumentu glabāšanai, un situācija, ka noilgums pārsniedz šo termiņu, nebūtu pieļaujama.

Jau pieminētajā Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakses apkopojumā sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās ir pareizi skaidrots, ka apdrošināšanas tiesības ir viena no civiltiesību (privāttiesību) apakšnozarēm, kura aptver tiesiskās attiecības, kas tiek dibinātas uz apdrošināšanas līguma pamata un apdrošināšanas līgumu klasificē kā saistību tiesību līgumu. Tomēr šajā apkopojumā norādīts tikai uz Civillikumu kā vispārējo apdrošināšanas darījumus reglamentējošo tiesību aktu, Komerclikumu šai ziņā nemaz nepieminot.

Ņemot vērā, ka apdrošināšanas pakalpojumu sniegšana par atlīdzību ir viens no komercdarbības veidiem, saīsinātais noilgums no apdrošināšanas līguma izrietošām saistībām, salīdzinot ar Civillikuma noteikto vispārējo noilgumu, kas ir desmit gadi, ir nepieciešams tieši tādēļ, kādēļ ar Komerclikuma grozījumiem 406. pantā, kas stājās spēkā 2010. gadā, ir ieviests saīsinātais noilgums komercdarījumiem.

Komercdarbības tiesiskais regulējums bez komercdarījumu daļas, t. i., līdz 2010. gadam, tikai daļēji atbilda Latvijas tiesībās pastāvošajai privāttiesību duālistisma sistēmai. Komerc tiesību galvenais uzdevums ir vienkāršot un paātrināt privāttiesisko (komerc tiesisko) apgrozību, vienlaikus nodrošinot arī šīs apgrozības stabilitāti, paaugstinātu uzticamības aizsardzību un komersantu atbildības pakāpi. Šajā ziņā nozīmīga loma ir tieši speciālajām normām, kas regulē komercdarījumus, jo Civillikuma noteikumi nespēj pilnībā nodrošināt vienkāršību un ātrumu komercdarījumu noslēgšanā un izpildē.

Tādējādi Komerclikuma D daļa bija nepieciešama speciālajam regulējumam darījumiem komerc tiesībās, arī nosakot darījumiem saīsināto noilguma termiņu.

Tagad Komerclikumā ir noteikts speciālais noilguma termiņš komercdarījumiem, proti, no komercdarījuma izrietošie prasījumi noilgst triju gadu laikā, ja likumā nav noteikts cits noilguma termiņš. Jāsecina, ka uz apdrošināšanas darījumiem tāpat attiektos Komerclikuma noteiktais saīsinātais trīs gadu noilguma

termiņš gadījumā, ja kādā speciālajā likumā nebūs noteikts cits noilguma termiņš. Savukārt Civillikuma noteiktais vispārējais termiņš, kas ir desmit gadi, uz saistībām no apdrošināšanas darījumiem, sākot ar 2013. gadu, nevar tikt piemērots nekādos apstākļos.

Likuma "Par apdrošināšanas līgumu" (pēdējā spēkā esošā redakcija) 32. panta pirmajā daļā bija noteikts termiņš apdrošināšanas gadījuma pieteikšanai apdrošinātājam. Savukārt šā panta otrajā daļā teikts: "Pārējās saistību tiesības, kas izriet no apdrošināšanas līguma, izbeidzas, ja persona tās neizmanto divu gadu laikā". Gramatiski tulkojot šo normu, jāsecina, ka speciālais termiņš apdrošināšanas gadījuma pieteikšanai ir noteikts 32. panta pirmajā daļā – neievērojot šo termiņu, pieteikt gadījumu vairs nav iespējams –, savukārt 32. panta otrajā daļā ietvertā norma attiecas uz visām pārējām no apdrošināšanas līguma izrietošajām saistību tiesībām, kas ir tas viss, kas nav paziņojums par apdrošināšanas gadījumu (tiesības prasīt gan apdrošināšanas atlīdzības, gan apdrošināšanas prēmijas u. c.).

Tomēr atšķirīgā tiesu prakse likuma "Par apdrošināšanas līgumu" 32. panta otrās daļas interpretācijā nu jau ir pagātnes jautājums, jo spēkā esošā Apdrošināšanas līguma likuma 39. panta pirmajā daļā nepārprotami noteikts, ka no apdrošināšanas līguma izrietošie prasījumi noilgst triju gadu laikā, kas vienlaikus ir arī termiņa ierobežojums iesniegt apdrošinātājam paziņojumu par apdrošinātā riska iestāšanos. Līdz ar to prasījumiem no apdrošināšanas līgumiem nav piemērojams Civillikumā noteiktais desmit gadu noilguma termiņš, bet gan Apdrošināšanas līguma likumā un Komerclikumā noteiktais trīs gadu noilguma termiņš.

Savukārt Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma tiesību normas par noilgumu ir pārdzīvojušas nopietnas svārstības vēsturiskajā attīstībā, un problēmas ar to piemērošanu ir vērojamas vairākos tiesu spriedumos.

Kā var redzēt, tikai no 2019. gada 1. maija ir stājušies spēkā grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā, ar grozījumu 24. punktu papildinot likuma 39. pantu ar 4.<sup>1</sup> daļu šādā redakcijā:

"(4.<sup>1</sup>) Visas prasījuma tiesības, kas izriet no šā likuma vai apdrošināšanas līguma, izbeidzas, ja apdrošinājumaņēmējs, apdrošinātais, apdrošinātājs vai jebkura cita persona tās pienācīgi neizmanto triju gadu laikā un šajā likumā nav noteikts cits noilguma termiņš."<sup>133</sup>

<sup>133</sup> Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 61, 27.03.2019. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/305814-grozijumi-sauszemes-transportlidzeklu-ipasnieku-civiltiesiskas-atbildibas-obligatas-apdrosinanas-likuma>



Savukārt grozījumi likuma 39. panta sestajā daļā<sup>134</sup> spēkā stājušies ar 2017. gada 1. janvāri, un tajos paredzēts, ka trešā persona lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu vai atteikumu var pārsūdzēt tiesā triju gadu laikā pēc tā pieņemšanas arī tad, ja šī persona neizmanto tiesības lūgt biedrībai “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” sniegt atzinumu par minēto lēmumu.

Pirms tam likuma 39. panta sestā daļa bija izteikta šādā redakcijā, nenorādot nekādu (ne pārsūdzēšanas, ne arī noilguma) termiņu vispār: “Trešā persona apdrošinātāja lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu var pārsūdzēt tiesā arī tad, ja tā neizmanto tiesības lūgt Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroju sniegt atzinumu par minēto lēmumu.”

Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā, kas stājušies spēkā 2019. gada 1. maijā, ir izdarīti acīmredzami tādēļ, lai novērstu neskaidrības attiecībā uz noilguma noteikšanu iepriekšējā redakcijā.

Analīzei par noilgumu reglamentējošo tiesību normu piemērošanu saistībā ar ceļu satiksmes negadījumos nodarītajiem zaudējumiem ir svarīgi noteikt apdrošināšanas attiecību dalībnieku saistību pamatus. Vispirms analīzei jāidentificē cietušā, apdrošinātā un apdrošinātāja saistību pamati. Civillikuma 1402. pantā ir noteikts: “Saistību tiesības rodas vai nu no tiesiska darījuma, vai no neatļautas darbības, vai pēc likuma.”

Tiesības uz zaudējumu atlīdzību konkrētajā gadījumā pastāv saistībā ar ceļu satiksmes negadījumu (deliktu), kura izraisītājs (apdrošinātais) atbild par cietušajai trešajai personai nodarītajiem zaudējumiem uz delikta pamata. Delikts ir tā tiesiskā attiecība, kuras ietvaros ceļu satiksmes negadījumā cietušajam rodas prasījuma tiesības pret zaudējumu nodarītāju.

Ņemot vērā to, ka apdrošinātājs ir komersants, kas veic apdrošināšanas komercdarbību, sniedzot pakalpojumus par atlīdzību, tas saistības uzņemas uz līguma pamata. Tādējādi apdrošinātāja saistību pamats ir līgums. Savukārt cietušais ir tiesīgs pieprasīt viņam nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu no personas, kas ir atbildīga par šiem zaudējumiem, t. i., no ceļu satiksmes negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja. Un tikai tāpēc, ka šis īpašnieks vai tiesīgais lietotājs savu civiltiesisko atbildību par šiem zaudējumiem ir apdrošinājis, cietušajam tiek pielīgtas tiesības prasīt atlīdzināt zaudējumus apdrošinātājam, tomēr nepārsniedzot apdrošinātāja piešķirtās apdrošināšanas aizsardzības apjomu

<sup>134</sup> Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 241, 10.12.2016. Iegūts no: <https://likumi.lv/ta/id/287235-grozijumi-sauszemes-transportlidzeklu-ipasnieku-civiltiesiskas-atbildibas-obligatas-apdrosinanas-likuma>

saskaņā ar apdrošināšanas līgumu pat tad, ja prasība par zaudējumiem pret nodarītāju viņam ir par lielāku summu. Negadījuma izraisītāja atbildība nepāriet uz apdrošinātāju, apdrošinātājs tikai ar līguma noslēgšanu uzņemas veikt maksājumus (ar līguma noteikumiem ierobežotajā apmērā) cietušajam negadījuma izraisītāja vietā.

Cietušā tiesības prasīt zaudējumu atlīdzību no zaudējumu nodarītāja izriet no delikta, tāpēc šīm tiesībām būtu piemērojams Civillikumā paredzētais desmit gadu noilgums. Šai ziņā būtu vērtējama Latvijas tiesu prakses atziņa par to, ka zaudējumu nodarītājs civiltiesiski nav atbildīgs par cietušā zaudējumiem vispār, ja viņš savu civiltiesisko atbildību par šiem zaudējumiem ir apdrošinājis. Acīmredzams, ka tad ar šīs atbildības apdrošināšanu cietušajam tiek saīsināts noilguma termiņš zaudējumu atlīdzināšanas prasībai, kas diez vai ietilpst obligātās apdrošināšanas mērķos.

Savukārt biedrība "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" no apdrošinātāju speciāli izveidotā Garantijas fonda nodarītos zaudējumus cietušajam atlīdzina, ja apdrošināšanas līgums šo zaudējumu segšanai nevar tikt izmantots, piemēram, ja tas nav noslēgts (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 51. pants). Tādējādi negadījuma izraisītājs vēl joprojām ir atbildīgs par visiem cietušajam nodarītajiem zaudējumiem. Tomēr, lai cietušajam zaudējumu atlīdzināšanas procedūru padarītu pēc iespējas efektīvāku, likumā ir noteikts, ka biedrība "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" zaudējumus sedz pati, bet pēc tam pieprasa visu šo iztērēto naudas summu no personas, kas ir atbildīga par zaudējumiem. Tas arī nekādā veidā vispār nepārveido transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, kura ir paredzēta atbilstoši Civillikuma normām un Ceļu satiksmes likuma 44. pantam, bet šādi tiek noteikta kārtība zaudējumu atlīdzināšanai.

Ņemot vērā apdrošinātāju saistību līgumisko dabu, prasībām no apdrošināšanas līguma, t. i., prasībām pret apdrošinātājiem, būtu piemērojams noilguma termiņš, kas ir noteikts saistībām no apdrošināšanas līguma. Savukārt biedrībai "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" saistības tiek noteiktas ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu, tādējādi noilgums būtu piemērojams kā no šā likuma izrietošs, bet, ja tas nav noteikts, tad būtu piemērojams vispārējais Civillikumā paredzētais noilgums.

Jāatzīmē, ka šobrīd noilgums apdrošināšanas attiecībā ir noregulēts tā, ka tas ir trīs gadi visos gadījumos – gan saskaņā ar Komerclikumu, gan pamatojoties uz Apdrošināšanas līguma likumu, gan arī ievērojot Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu. Tiesu prakses attīstība šai ziņā, ņemot vērā neseno pēdējo grozījumu veikšanu, vēl ir jāgaida.

## 5.6. Apdrošinātāja subrogācijas tiesības un regresa prasība

Apdrošināšanas tiesību kontekstā un arī saistībā ar sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātu apdrošināšanu interesants būtu jautājums par subrogācijas un regresa institūtu attīstību Latvijas tiesībās.

Latvijas juridiskajā literatūrā iepriekš tika apgalvots, ka Latvijas civiltiesībās subrogācija nav paredzēta, cenšoties pareizi šo jēdzienu atvasināt no cesijas, tomēr bez pamatojuma norādot, ka subrogācija paredz līgumsaistību pārņemšanu, bet cesija Latvijas tiesībās ir tikai prasījuma tiesību pārņemšana, un ar cesiju līgumsaistības nodot nav iespējams. Šeit gan jāpiemin, ka līgumsaistību nodošanu Civillikums pārzina caur pārjaunojumu, bet pārjaunojuma institūts ar subrogāciju nekādā ziņā nav saistīts. Vēlāk ir bijuši mēģinājumi subrogāciju sasaistīt ar tiesību subjekta maiņas veidu, aicinot Latvijas likumos ietvert subrogāciju, vismaz jēdziena izpratnes līmenī nosakot šī tiesību institūta sakaru ar pārjaunojumu un atšķirību no cesijas<sup>135</sup> – attiecīgi subrogācija jau šķita tuvāk pārjaunojumam, nevis cesijai. Šīs atziņas bija (tā varētu teikt) patiesības meklējumi Latvijas civiltiesību doktrīnas ietvaros, tiesību zinātniekiem pēc Latvijas neatkarības atgūšanas no jauna pētot Civillikuma autoru domas.

Šobrīd ir acīmredzams, ka nav pamata runāt par subrogāciju kā līgumsaistību pārņemšanu, jo šādi subrogāciju neinterpretēt ne citu valstu tiesībās, ne arī starptautiska rakstura tiesību dokumentos.

Jāpiebilst gan, ka jau Civillikuma atjaunošanas laikā Latvijas tiesībās ir bijusi saskarsme ar terminu “subrogācija”. Piemēram, jūras tiesībās Starptautiskā 1996. gada konvencija par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (HNS konvencija) paredz subrogāciju kā prasības tiesību pārņemšanu. Arī Romas konvencijā par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām,<sup>136</sup> paredzēta subrogācija kā kreditora tiesība prasīt no parādnieka apmierinājuma pārņemšanu gadījumā, ja personai (kreditoram) ir uz līguma pamata celta prasība pret citu personu (parādnieku) un trešajai personai ir pienākums apmierināt kreditoru vai tā ir faktiski apmierinājusi kreditoru attiecīgās saistības izpildē parādnieka vietā (13. pants). Milānas Universitātes profesors

<sup>135</sup> Civillikuma Saistību tiesību daļas modernizācijas nepieciešamība un aktuālo privāttiesiskā regulējuma tendenču (UNIDROIT, ELTP) iespējamā ietekme uz Civillikuma Saistību tiesību daļas modernizāciju. (2007). Rīga. *Latvijas Republikas Augstākā tiesa*. Iegūts no: [https://at.gov.lv/files/uploads/files/7\\_Resursi/Petijumi/lv\\_documents\\_petijumi\\_Saistibutiesibas.doc](https://at.gov.lv/files/uploads/files/7_Resursi/Petijumi/lv_documents_petijumi_Saistibutiesibas.doc)

<sup>136</sup> Konvencija par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām, kura atvērta parakstīšanai Romā, 1980. gada 19. jūnijā. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex%3A41980A0934>

Mario Džuljāno un Parīzes Universitātes profesors Pols Lagards komentāros par šīs Konvencijas 13. pantu Ziņojumā par Konvenciju par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām,<sup>137</sup> norāda, ka viena kreditora aizstāšana ar citu var notikt gan prasījuma brīvprātīgas cesijas dēļ (12. pants), gan kā prasījuma cesija pēc likuma, ja samaksu veikusi cita persona, nevis parādnieks, kas attiecīgi paredzēts Konvencijas 13. pantā. Šo cesiju pēc likuma (lai atšķirtu no brīvprātīgās, t. i., līgumiskās cesijas) sauc par subrogāciju. Tas tā ir saskaņā ar Francijas Civilkodeksa 1251. panta 3. punktu un Itālijas Civilkodeksa 1203. panta 3. punktu.

Šādu cesiju pēc likuma (likumisko cesiju) paredz arī Latvijas Republikas Civillikuma 1793. panta 1. punkts, tikai nenosaucot to par subrogāciju.

Un, kaut arī Eiropas valstīs tiek atšķirīgi vērtētas tiesiskās sekas, ko parādu prasījumu cesija (tostarp subrogācija) rada trešajām personām,<sup>138</sup> tomēr pats jēdziens Eiropas Savienības tiesībās tiek lietots ar vienotu nozīmi. Tā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I), kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II), paredz, ka ar subrogāciju saprot trešās personas tiesības izmantot pret parādnieku tās tiesības, kas kreditoram bija attiecībā pret parādnieku, ja personai (kreditoram) ir ārpuslīgumisks prasījums pret citu personu (parādnieku) un trešajai personai ir pienākums apmierināt kreditora prasījumu vai arī šī trešā persona, izpildot attiecīgo pienākumu, faktiski ir apmierinājusi kreditora prasījumu.

“Eiropas apdrošināšanas līgumtiesību principi”,<sup>139</sup> kas ir vairāku gadu kopīgs Eiropas tiesību zinātnieku grupas darbs attiecīgā projekta ietvaros, ar subrogāciju saprot apdrošinātāja tiesības prasīt no trešās personas, kas atbildīga par zaudējumu, atlīdzību tādā mērā, kā tas izmaksājis apdrošinātājam (10. nodaļa 101. pants). Ar apdrošināšanas atlīdzību visos apdrošināšanas veidos, izņemot personu apdrošināšanā, tiek segti patiesie apdrošinātā zaudējumi, un ar šo atlīdzību apdrošinātais nedrīkst iedzīvoties – tā apdrošināšanā darbojas kompensācijas princips, kas Latvijas tiesībās attiecībā uz apdrošināšanu pret zaudējumiem ir nostiprināts Apdrošināšanas līguma likuma 42. pantā. Savukārt apdrošinātājs, atlīdzinot ar

<sup>137</sup> Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations by Mario Giuliano, Professor, University of Milan, and Paul Lagarde, Professor, University of Paris I. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31980Y1031%2801%29>

<sup>138</sup> Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komisijai par tiesiskajām sekām, ko cesija vai subrogācija rada trešajām personām, un par cedēta vai subrogēta prasījuma prioritāti attiecībā pret citu personu tiesībām. 29.09.2016. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A52016DC0626>

<sup>139</sup> *Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)*. (2015). Iegūts no: <https://www.uibk.ac.at/zivilrecht/forschung/evip/restatement/sprachfassungen/peicl-en.pdf>

apdrošināšanas atlīdzību apdrošinātā zaudējumus, pārņem apdrošinātā tiesības prasīt atlīdzinātos zaudējumus no personas, kas par šiem zaudējumiem ir atbildīga un kas nav apdrošināšanas līguma dalībnieks.

Atbrīvot no atbildības par zaudējumu atlīdzināšanu personu, kas šos zaudējumus ir izraisījusi, nevar būt nekāda tiesiskā pamata, bet pats cietušais pēc apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas vairs nevar prasīt zaudējumu atlīdzināšanu no atbildīgās personas, jo zaudējumus viņam jau ir kompensējis apdrošinātājs. Līdz ar to šajā gadījumā ir pamatoti ar likumu nostiprināt prasījumu tiesību pāreju no apdrošinātā (cietušā) apdrošinātājam pēc tam, kad tas būs izmaksājis apdrošinātajam apdrošināšanas atlīdzību. Prasījumu tiesību pāreja apdrošinātājam, to nostiprinot likumā, ir cesija pēc likuma vai arī subrogācija. Lai novērstu šaubas, Latvijas likumdevējs Apdrošināšanas līguma likuma 45. panta piektās daļas pirmajā teikumā ir paskaidrojis, ka civiltiesisko seku ziņā apdrošinātāja subrogācijas tiesība ir pielīdzināma cesijai, kuru realizē saskaņā ar šā panta noteikumiem.

Tiekot skaidrībā par termina “subrogācija” nozīmi, apdrošināšanas tiesībās ir apskatāms arī termins “regress”, kura nozīme būtiski atšķiras no subrogācijas nozīmes.

Termini “subrogācija” un “regress” doktrināli atšķiras ar to, ka subrogācija ir kreditora tiesību pāreja attiecībā pret parādnieku, savukārt regresa tiesība ir īpaša ar likumu vai līgumu pielīgta tiesība.<sup>140</sup> Kaut arī regresa tiesība pēc būtības var atveidot kādu saistību, kuru tiesīga persona ir izpildījusi, un saturiski tā pat pilnībā atbilst šai saistībai, tomēr regresa tiesība ir jauna tiesība, nevis kādas iepriekšējās tiesības pārņemšana. To ir svarīgi zināt, piemēram, skaitot noilgumu.

Latvijas Republikas Civillikumā paredzēts arī regresa jēdziens, kuru izmanto divos gadījumos: runājot par galvnieku (Civillikuma 1705., 1706., 1708., 1709., 1711. pants) un par pārjaunojumu (Civillikuma 1877., 1880. pants).

Ar Apdrošināšanas līguma likuma pieņemšanu Latvijas apdrošināšanas tiesībās ir nostiprināta tāda terminoloģijas lietošana attiecībā uz jēdzieniem “regress” un “subrogācija”, kas vairāk atbilst starptautiskajai praksei. Pirms šā likuma pieņemšanas Latvijā apdrošināšanā izmantoja tikai jēdzienu “regress”, ar to apzīmējot gan prasījuma tiesību pāreju pēc likuma (apdrošinātājs ar apdrošināšanas atlīdzību ir kompensējis apdrošinātā zaudējumus), gan arī īpašu apdrošinātāja prasījumu pret apdrošināto, kas izriet no civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma.

Pēc būtības par regresu (regresa prasību) ir pamats runāt tad, ja kāds izpilda cita saistību tāpēc, ka tas savu saistību nepilda (vilcinās izpildīt). Līdz ar to izpildi nodrošina kāds cits, kas šādu apņemšanos kreditora priekšā ir uzņēmis ar attiecīgu

---

<sup>140</sup> Nemenova, V. (2015). Cesijas tiesiskā regulējuma modernizācijas virzieni Latvijā: promocijas darbs tiesību doktora zinātniskā grāda iegūšanai. Rīga: RSU. [https://doi.org/10.25143/prom-rsu\\_2015-19\\_pd](https://doi.org/10.25143/prom-rsu_2015-19_pd)

darījumu. Svešu saistību izpildījusi persona to dara, paturot par atbildīgu sākotnēji saistīto personu.

Apdrošināšanas tiesībās regresa prasījumi ir paredzēti civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā – tas ir apdrošinātāja prasījums pret apdrošināto, ja apdrošinātājs apdrošinātā vietā izpilda zaudējumu atlīdzināšanas pienākumu attiecībā pret cietušajiem situācijā, kurā apdrošināšanas līgums neparedz aizsardzību (segumu) šādiem zaudējumiem.

Attiecībā uz termiņiem “subrogācijas tiesība” un “regresa prasība” Apdrošināšanas līguma likumprojekta anotācijā ir paskaidrots, ka tie kopā ar dažiem citiem termiņiem paredzēti likuma normu labākai izpratnei un precizēti atbilstoši praksei, ņemot vērā to faktisko pielietojamību.

Regresa prasībai tiesiskais regulējums ir paredzēts Apdrošināšanas līguma likuma 8. nodaļā (Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana). Šajā nodaļā ir iekļauts 54. pants (Regresa prasība), kurā paredzēts, ka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā apdrošinātājs ir tiesīgs celt regresa prasību pret apdrošināto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu regulējošos normatīvajos aktos un apdrošināšanas līgumā noteiktajos gadījumos.

Jautājot, kāpēc vispārēji var būt nepieciešams paredzēt apdrošinātāja saistības kompensēt cietušajam tādos apdrošinātā nodarītos zaudējumus, par kuriem apdrošināšanas līgumā nav paredzēta apdrošinātāja atbildība, atbilde ir ļoti vienkārša – tas ļauj cietušajam neiedziļināties civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noteikumos, kurā viņš nav dalībnieks, bet pretendēt uz zaudējumu kompensāciju no apdrošinātāja visos zaudējumu nodarīšanas gadījumos. Tas ir īpaši svarīgi tad, ja cietušajam var tikt piedēvēts īpaši aizsargājamas personas statuss, kā tas parasti ir obligātajos civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidos.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā cietušo interešu prevalēšana ir nostiprināta gan Eiropas Savienības tiesībās (šobrīd Kodificējošajā direktīvā), gan arī Latvijas tiesībās, norādot uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma primāro mērķi, proti, ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu interešu aizsardzību (2. pants).

Obligātās apdrošināšanas būtība ir nodrošināt cietušajiem iespēju ātri tikt pie zaudējumu kompensācijas, tādējādi šim mērķim būtu neatbilstoši paredzēt iespēju apdrošinātājiem nemaksāt par tādiem zaudējumiem, kuri ir izraisīti, piemēram, rupji pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus. Tas ir nostiprināts ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru,<sup>141</sup> uz kuru arī atsaucas Latvijas Republikas Senāta Krimināllietu

<sup>141</sup> Eiropas Savienības Tiesas 1996. gada 28. marta spriedums lietā Nr. C-129/94, *Kriminālprocess pret Rafael Ruiz Bernáldez*. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61994CJ0129&qid=1641818572279>

departaments 2020. gada 21. janvāra lēmumā Nr. SKK-1/2020 (1181142713), ar to pamatojot civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja pienākumu atbildēt par cietušā zaudējumiem. Skaidrības labad jāpiemin, ka Eiropas Savienības Tiesa nekādā ziņā nav mēģinājusi iejaukties regresa prasības regulējumā, jo šajā jomā nav veikta nekāda unifikācija, bet tā tikai noteikusi, ka sākumā cietušajam zaudējumus atlīdzina apdrošinātājs visos gadījumos, arī tad, ja šādiem gadījumiem pēc būtības segums nav paredzēts, ko turpmāk risina ar regresa prasību pret transportlīdzekļa vadītāju, piemēram, ja viņš, vadot transportlīdzekli reibuma stāvoklī, ceļu satiksmes negadījumā ir nodarījis zaudējumus trešajai personai.<sup>142</sup>

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā regresa prasības regulējums ir iekļauts kā imperatīvs, un regresa prasība ir atļauta tikai likuma 41. pantā paredzētajos gadījumos.

Likumdevēja izvēle, nosakot situācijas, kurās ir iespējama regresa prasība, vienmēr ir bijusi saistīta ar apdrošināto pieļautiem rupjiem pārkāpumiem. Un, kaut arī likumā diezgan skaidri noteiktas situācijas, kurās apdrošinātājs var piedzīt regresa kārtībā izmaksāto atlīdzību, tiesvedībā Latvijā laika gaitā šajā jautājumā ir izveidojusies visai nestabila prakse, cenšoties atsevišķos gadījumos atbrīvot apdrošinātos no maksāšanas pienākuma.

Savu vērtējumu par vienu no regresa prasības pamatojumiem 2018. gadā sniedza arī Satversmes tiesa. Tā lietā Nr. 2017-21-01 "Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 41. panta pirmās daļas 1. punkta "d" apakšpunkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam" nosprieda atzīt strīdus normu par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 105. pantam un attiecībā uz personām, kurām apstrīdētā norma tikusi piemērota vai būtu jāpiemēro tiesā, par spēkā neesošu no pamattiesību aizskāruma rašanās brīža.

Šis Satversmes tiesas risinājums ir bijis kritizēts, atsevišķas domas par to izsakot šīs tiesas tiesnesim Jānim Neimanim. Tika norādīts, ka šajā lietā Satversmes tiesa ir atkāpusies no savas konsekvētās prakses, kā arī izvēlētais risinājums gan attiecībā uz spēkā zaudēšanas brīdi, gan attiecībā uz personu loku negatīvi ietekmē tiesisko stabilitāti un veicina tiesisku nevienlīdzību.

Būtībā Satversmes tiesa lietā Nr. 2017-21-01 noregulēja attiecības starp privātpersonām ar atpakaļvērstu spēku. Turklāt pēc būtības šīm attiecībām ir līgumisks raksturs, tikai šajā gadījumā, kā jau ir izskaidrots iepriekš, apdrošināšanas līguma noteikumi pārsvarā imperatīvi noteikti ar likuma normām.

<sup>142</sup> Turpat, 22. punkts: "Turpretim Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts neizslēdz tiesību normas vai līguma klauzulas, saskaņā ar kurām apdrošinātājam ir iespējams noteiktos gadījumos iesniegt prasību pret apdrošināto."

Jāmin arī, ka Satversmes tiesas spriedumā norādītais pareizais risinājums šai problēmai ar negadījuma izraisītāja saskaņotā paziņojuma iesniegšanu apdrošinātājam, t. i., apdrošinātāja regresa prasību celt tikai tad, ja apdrošinātājs iepriekš ir brīdinājis klientu par pārkāpumu,<sup>143</sup> attiecībā uz konstitucionālās sūdzības iesniedzēju bija izpildīts no šā iesniedzēja atbildības apdrošinātāja puses, kurš vairākkārt prasīja iesniegt saskaņoto paziņojumu, tomēr Satversmes tiesas sprieduma formulējumu ietekmē tas palika ārpus izskatīšanas vispārējās jurisdikcijas tiesā, skatot civillietu par regresa piedziņu no sūdzības iesniedzēja pēc jaunatklātajiem apstākļiem. Nobeigumā no apdrošinātāja šajā tiesvedībā tika piedzīta ne tikai regresa kārtībā pieprasītā summa, bet arī sūdzības iesniedzēja papildu izdevumi gan par tiesāšanos, gan saistībā ar sākotnējā sprieduma piespiedu izpildi, kas nešķiet atbilstošs risinājums konkrētajai situācijai.

Kopumā par subrogācijas un regresa institūtiem var minēt, ka to attīstība Latvijas tiesībās vēl tikai sākas un izpratnes stabilizācija ir gaidāma nākotnē.

---

<sup>143</sup> Satversmes tiesa norādīja: "Satversmes tiesa secina, ka pastāv saudzējošāks leģitīmā mērķa sasniegšanas līdzeklis. Apdrošinātājam noteiktais papildu pienākums, proti, pienākums pieprasīt aizpildītu saskaņotā paziņojuma eksemplāru, mazāk aizskar apdrošinātā pamattiesību un vienlaikus neuzliek nesamērīgi lielu slogu apdrošinātājam, ņemot vērā apdrošinātāja un apdrošinātā nelīdzvērtīgo situāciju. Tas ir uzskatāms par saudzējošāku līdzekli, ar kuru leģitīmo mērķi var sasniegt tādā pašā kvalitātē." (19. punkta priekšpēdējā rindkopa.)



## 6. Jaunā transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanas direktīva

Eiropas Savienības tiesības par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšanu ir attīstījušās kopš 1972. gada, kad bija pieņemta pirmā direktīva šajā jomā, nepārtraukti stiprinot aizsardzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem ar pārrobežu elementu. Pēdējo divdesmit gadu laikā Eiropas Savienības Tiesa izskatīja daudz prejudiciālo lietu par obligātās apdrošināšanas tiesisko regulējumu, kas apliecina piemērojamā tiesiskā regulējuma neviennozīmīgu interpretāciju.

Ņemot vērā konstatētās un iespējamās interpretācijas problēmas, Eiropas Savienības likumdevējs lēma par tiesiskā regulējuma pilnveidošanu.

Lai novērtētu transportlīdzekļu apdrošināšanas tiesību aktu efektivitāti, liederību un saskaņotību, Eiropas Komisijas 2016. gada darba programmā tika paziņots par Kodificējošās direktīvas novērtējumu programmas *REFIT*<sup>144</sup> ietvaros. Veiktais novērtējums parādīja, ka lielākā daļa direktīvas elementu ir piemērojami mērķim, tomēr būtu nepieciešami daži grozījumi.

*REFIT* novērtējumā tika izskatīti visi direktīvas elementi, tostarp, piemēram, terminoloģija un definīcijas, apdrošināšanas pārbaudes, transportlīdzekļi bez vadītāja un transportlīdzekļu nodošana. Novērtējuma rezultātā ir identificētas četras lielākās problēmas: atlīdzību vēstures pārskats, garantiju fondu loma un darbība, minimālie seguma apjomi un darbības joma.

Pirmie divi jautājumi ir iekļauti 2017. gada 23. marta Patērētāju finanšu pakalpojumu rīcības plānā (COM (2017) 139, galīgais). Ņemot vērā identificētās problēmas, Eiropas Komisija 2018. gada 24. maijā iesniedza priekšlikumus Eiropas Parlamentam Kodificējošās direktīvas pārskatīšanai.

Eiropas Komisijas piedāvātie grozījumi risina vairākus novērtējumā identificētos jautājumus – ar tiem precizē direktīvas darbības jomu, pamatojoties uz

---

<sup>144</sup> Eiropas Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programma (*REFIT*) gādā, ka ES tiesību akti efektīvi un ar minimālām izmaksām nodrošina rezultātus iedzīvotājiem un uzņēmumiem. *REFIT* programma tiecas garantēt, lai ES tiesību akti arī turpmāk būtu vienkārši, likvidēt nevajadzīgos slogus un pielāgot esošos tiesību aktus, neskarot politikas mērķus. *Eiropas Komisija*. Iegūts no: [https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof_lv)

Eiropas Savienības Tiesas spriedumiem, lai nodrošinātu vienotu transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas pienākuma interpretāciju. Tāpat tiek pārskatīti apdrošinātāju atbildības limiti – obligātie miesas bojājumu un materiālo zaudējumu seguma minimālie limiti, lai nodrošinātu pietiekamu minimālās aizsardzības līmeni mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušajiem ES dalībvalstīs, kurās pašlaik pastāv atšķirības.

Lai novērstu neapdrošinātu braukšanu, kas negatīvi ietekmē gan negadījumos cietušos, gan apdrošinātājus, garantiju fondus un apdrošinājuma ņēmējus, ir izteikts priekšlikums ļaut pārbaudīt citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu obligāto apdrošināšanu. Ja pārbaude ir daļa no vispārējas pārbaudīšanas sistēmas valsts teritorijā, tā nav diskriminējoša un nav nepieciešama transportlīdzekļa neparedzēta apstāšanās. Lai negadījumos cietušie tiktu pasargāti arī apdrošināšanas sabiedrību maksātnešpējas gadījumā, dalībvalstis ir aicinātas veidot administratīvu iestādi, lai nodrošinātu kompensāciju negadījumos cietušajiem, kurus apdrošinājusi maksātnešpējīga sabiedrība.

2019. gada 13. februārī Eiropas Parlaments izskatīja Iekšējā tirgus un patērtāju aizsardzības komitejas iesniegto ziņojumu un ar pārliecinošu balsu vairākumu nosūtīja to atpakaļ komitejai starpiestāžu sarunām.

Ziņojumā Eiropas Parlamenta deputāti uzsvēra, ka direktīvai nevajadzētu attiekties uz elektriskajiem velosipēdiem un elektriskajiem motorolleriem, jo tie ir mazāki, tāpēc maz ticams, ka nodarīs būtisku kaitējumu personām vai īpašumam. No direktīvas tvēruma jāizslēdz arī transportlīdzekļi, kurus izmanto tikai autosportam, jo uz tiem parasti tiek attiecināti citi atbildības apdrošināšanas veidi. Deputāti atbalstīja obligāto minimālo seguma apjomu saskaņošanu visā ES un mudināja dalībvalstis izveidot vienotu struktūru, kas aptvertu visas direktīvā iekļautās dažādu atlīdzības struktūru funkcijas. Saskaņā ar parlamenta nostāju patērtājiem vajadzētu nodrošināt bezmaksas piekļuvi vismaz vienam neatkarīgam cenu salīdzināšanas rīkam.

Arī Eiropas Apdrošinātāju asociācija (*Insurance Europe*) ir atbalstījusi mērķus palielināt negadījumos cietušo aizsardzību un nodrošināt, ka pret visiem apdrošinājuma ņēmējiem izturas taisnīgi un bez diskriminācijas. Tā jo īpaši atbalstīja Eiropas Komisijas viedokli, ka Eiropas Savienības tiesībās autonomi tiks definēti transportlīdzekļi, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, kā arī priekšlikumu atļaut cīņā pret neapdrošinātu braukšanu izmantot jaunās tehnoloģijas, piemēram, numura zīmju atpazīšanu.

Tomēr Eiropas Apdrošinātāju asociācija uzskatīja, ka Eiropas Komisijas priekšlikumi nesniedz pietiekamu skaidrību par direktīvas darbības jomu, kas būtu jāattiecinā tikai uz transportlīdzekļiem, kurus izmanto satiksmē, un ka priekšlikums standartizēt vēstures paziņojumu prasību Eiropas līmenī ir nepraktisks un nesniedz skaidras priekšrocības patērtājiem.

Pēc projekta veiktajiem papildu precizējumiem 2021. gada novembrī Eiropas Parlaments akceptēja Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2021/2118, ar ko groza Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību.<sup>145</sup>

Precizētajā regulējumā attiecībā uz darbības jomu ir noteikts, ka direktīva jāpiemēro (1) jebkuram mehāniskajam transportlīdzeklim, kurš pārvietojas pa sauszemi, izmantojot vienīgi mehānisko piedziņu, un nebrauc pa sliedēm un kura maksimālais projektētais ātrums ir lielāks par 25 km/st. vai maksimālais neto svars ir lielāks par 25 kg un maksimālais projektētais ātrums ir lielāks par 14 km/st., kā arī (2) jebkurai piekabei, ko izmanto kopā ar to.

Kopumā vērtējot, var secināt, ka direktīvas grozījumi paredz stiprināt noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu, lai labāk aizsargātu mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušos un uzlabotu apdrošinājuma ņēmēju tiesības. Ir paredzēti jauni noteikumi cietušo aizsardzībai gadījumā, ja par negadījumu atbildīgā transportlīdzekļa īpašnieka atbildības apdrošinātājs ir kļuvis maksātnespējīgs. Tāpat direktīvā ir iekļauta jēdziena “transportlīdzekļa izmantošana” definīcija, lai precizētu darbības jomu.<sup>146</sup>

Apstiprinātie grozījumi atbilst direktīvas vispārējiem mērķiem, lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo augsta līmeņa aizsardzību un veicinātu personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti visā ES.

Jebkurā gadījumā ar jaunu direktīvu nav domāts risināt kādu ar obligāto apdrošināšanu saistītu jautājumu pretēji šobrīd pastāvošajai praksei, tomēr atsevišķi grozījumi var izraisīt esošās juridiskās prakses maiņu atsevišķās valstīs.

<sup>145</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/2118 (2021. gada 24. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (Dokuments attiecas uz EEZ).

<sup>146</sup> Ir noteikts, ka “transportlīdzekļa izmantošana” ir jebkāda transportlīdzekļa izmantošana, kas atbilst konkrētā transportlīdzekļa funkcijai transporta vajadzībām negadījuma brīdī, neatkarīgi no transportlīdzekļa parametriem un neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek lietots, un no tā, vai tas ir nekustīgs vai atrodas kustībā.

## Nobeigums

Apskatot vairākus ar transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu saistītos jautājumus, nobeigumā tiek apkopotas būtiskākās atziņas, kā arī svarīgāko problēmjaudājumu risināšanas iezīmes saistībā ar vienu no sabiedriski svarīgākajiem apdrošināšanas veidiem.

Piedāvāt konkrētas likuma normu redakcijas autore uzskata par neatbilstošu risinājumu, jo iepriekš veiktā informācijas analīze skaidri iezīmē nepieciešamību pēc jauna likuma šobrīd spēkā esošā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma vietā, kā arī apjomīgu sistēmisku grozījumu nepieciešamību Civillikumā un Ceļu satiksmes likumā. Turklāt jaunajam obligātās apdrošināšanas likumam jābalstās uz citiem principiem, tam ir jābūt ar citu struktūru. Tāpēc, ņemot vērā, ka piedāvāt jaunā likuma redakciju šīs monogrāfijas nobeigumā nav iespējams, autore aprobežojas ar to risinājumu definēšanu, kuriem vajadzētu būt iekļautiem jaunajā tiesiskajā regulējumā par apskatīto apdrošināšanas veidu. Šai ziņā jāņem vērā turpmāk minētais, kas ir iepriekš apskatītās informācijas apkopojums.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku atbildības apdrošināšana vēsturiski ir attīstījusies kā ceļu satiksmes negadījumos cietušo problēmu risināšanas veids, procesuāli nodrošinot šiem cietušajiem zaudējumu ātru atlīdzināšanu. Ņemot vērā nesegto zaudējumu negatīvo ietekmi uz valstu ekonomiku un sabiedrisko dzīvi, ātra zaudējumu atlīdzināšana ir svarīga arī sabiedrībai kopumā.

Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana ir radusies vēlāk nekā īpašuma apdrošināšana, un šīs apdrošināšanas objekts ir personas civiltiesiskā atbildība – šī atbildība eksistē tikai un vienīgi ārpus apdrošināšanas līguma, tā ir nosakāma, pamatojoties uz vispārējo regulējumu civiltiesībās, un nevar tikt pārveidota ar apdrošināšanas līguma noteikumiem.

Apdrošinot civiltiesisko atbildību, apdrošinātājs ar apdrošināšanas līgumu uzņemas saistības atlīdzināt apdrošinātā, t. i., personas, kuras civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta, maksājamās naudas summas zaudējumu atlīdzināšanai cietušajiem, ja apdrošinātais ir kļuvis civiltiesiski atbildīgs par šiem cietušā zaudējumiem. Un, kaut arī civiltiesiskā atbildība par zaudējumiem nav ierobežota ar limitiem vai izņēmumiem, apdrošinātāja atbildību var ierobežot, apdrošināšanas līgumā nosakot gan maksimālo summu, kuru apdrošinātājs var izmaksāt, gan arī paredzot,

ka apdrošinātājs nesedz kādus zaudējumu veidus vai nemaz nesedz zaudējumus noteiktās situācijās.

Neatkarīgi no apdrošināšanas objekta apdrošināšanas līgums ir civiltiesisks darījums, un tam ir visas ar tiesisko darījumu saistītas pazīmes. Tomēr apdrošināšanas līgumam piemīt arī tikai šā līguma veidam raksturīgas īpašības.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšana ar likumu noteikta kā obligāta, un šai obligātajai apdrošināšanai ir starptautisks raksturs – Eiropas valstis plašā lokā ir apvienojušās uz Zaļās kartes konvencijas pamata, savstarpēji atzīstot konvencijas valstīs izsniegtās apdrošināšanas polises, ko sauc par Zaļajām kartēm. Šādi tiek nodrošināta pārvietošanās brīvība un atvieglota ceļošana pa Eiropu.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana Latvijas tiesībās tiek reglamentēta ar īpašu likumu, kurā ir noteikti slēdzamā apdrošināšanas līguma noteikumi, ciktāl šis apdrošināšanas veids ir noteikts kā obligāts. Uz brīvprātības pamata ir iespējams noslēgt apdrošināšanas līgumu par plašāku segumu, nekā tas ir noteikts kā obligāts.

Apdrošināšanas līgums ir civiltiesisks darījums, un uz to ir attiecināms arī Civillikuma regulējums. Taču apdrošināšanas līgums ir arī komercdarījums, un uz to attiecināms arī Komerclikuma D daļas tiesiskais regulējums. Tomēr Civillikuma regulējums ir piemērojams tiktāl, cik to neierobežo speciālās tiesību normas par komercdarījumiem Komerclikumā, ko savukārt ierobežo speciālās tiesību normas Apdrošināšanas līguma likumā un visvairāk – speciālās un tāpēc pārākās normas Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normās ir Latvijas tiesībās transponētas Eiropas Savienības direktīvas par obligāto apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu. Šobrīd Eiropas Savienības tiesiskais regulējums par to ir apkopots Kodificējošajā direktīvā, t. i., Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (kodificēta versija) ar grozījumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2021/2118 (2021. gada 24. novembris).

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā paredzētie apdrošināšanas līgumu veidi ir standartlīgums, Zaļā karte un robežlīgums. Darbības teritorija standartlīgumam un robežlīgumam ir Eiropas Ekonomikas zonas valstis un citas valstis, kas pievienojušās 2002. gada 30. maija daudzpusējam nolīgumam starp Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu un citu asociēto valstu nacionālajiem apdrošināšanas birojiem. Bet Zaļās kartes

darbības teritoriju Zaļās kartes konvencijas valstīs var noteikt, pusēm vienojoties, tomēr Eiropas Ekonomikas zonas valstīs var būt iekļautas vai izslēgtas tikai kopumā.

Apdrošināšanas aizsardzības spēkā esamības periods (apdrošināšanas periods) tiek noteikts apdrošināšanas līgumā. To nosaka, pusēm vienojoties. Latvijas tiesībās ir paredzēts termiņš, uz kuru standartlīgumu var slēgt, kam skaidrs pamatojums no likumdevēja puses nav sniegts, un šāds ierobežojums Eiropas Savienības tiesībās nav noteikts.

Tāpat Latvijas tiesībās ir noteikts, ka obligātās apdrošināšanas līgumu var izbeigt tikai likumā noteiktajos gadījumos. Šis jautājums nav noregulēts arī Eiropas Savienības tiesībās, tikai ir noteikts, ka šai apdrošināšanai jābūt spēkā nepārtraukti laikā, kad transportlīdzeklis var tikt lietots.

Saskaņā ar Eiropas Savienības tiesībām un Zaļās kartes konvenciju katrā dalībvalstī tiek izveidota iestāde, kas pilda garantijas fonda un kompensācijas iestādes funkcijas, – tie ir nacionālie Zaļās kartes biroji. Latvijā šāda iestāde ir biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, kas ir Zaļās kartes Biroju padomes biedrs. Šīs biedrības biedri ir visi apdrošinātāji, kuriem ir tiesības veikt sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu Latvijā.

Gadījumā, ja transportlīdzekļa īpašnieks vai tiesīgais lietotājs nav apdrošinājis savu civiltiesisko atbildību un ar šo transportlīdzekli ir izraisījis ceļu satiksmes negadījums, zaudējumu kompensācija cietušajiem jāveic no transportlīdzekļa īpašnieka līdzekļiem. Iespēju cietušajiem ātrāk saņemt zaudējumu kompensāciju nodrošina biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” no speciāli šiem mērķiem izveidotā (galvenokārt tajā ir atskaitījumi no apdrošinātāju iekasētajām apdrošināšanas prēmijām) Garantijas fonda, pēc kā cenšas pilnībā piedzīt izmaksāto summu un izdevumus no negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieka.

Lai apdrošinātājiem būtu pieejama nepieciešamā informācija par notikušajiem ceļu satiksmes negadījumiem, ja negadījuma fiksācijā nepiedalās Valsts policija, ir radīts saskaņotais paziņojums par ceļu satiksmes negadījumu (*European Accident Statement* vai saīsināti *EAS*). Tā ir standarta veidlapa, kas šobrīd visā Eiropā ir pieejama vairākās valodās. Latvijā šis veidlapas lietošana ir noteikta ar imperatīvu tiesisko regulējumu, sākot ar 2004. gada 1. janvāri. Veidlapas lietošanas noteikumi dažādās valstīs var atšķirties.

Katram nacionālajam Zaļās kartes birojam ir noteikta ekskluzīva kompetence administrēt tā darbību valstī notiekošajos ceļu satiksmes negadījumos un izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību cietušajiem atbildīgā apdrošinātāja vārdā, ja negadījumu izraisījis ārvalstīs reģistrēts transportlīdzeklis. Šādu funkciju veikšanai

apdrošinātājiem ir tiesības citās Zaļās kartes konvencijas valstīs iecelt korespondentu, ko apstiprina un attiecīgi pilnvaro šis valsts birojs.

Biroju padomē ir apstiprināts normatīvais dokuments par pārrobežu zaudējumu regulēšanu – tas ir Iekšējās kārtības nolikums (*Internal Regulations*).

Eiropas Savienības tiesībās arī ir noteikts, ka visiem Eiropas Ekonomikas zonas apdrošinātājiem katrā dalībvalstī jāieceļ pārstāvis, kas būtu pilnvarots administrēt apdrošinātājam piekritīgās šis valsts cietušo prasības par satiksmes negadījumos nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu, ja negadījums ir noticis citā valstī.

Sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas objekts ir šā īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība. Civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas atlīdzībai – arī obligātajā apdrošināšanā – jāsedz cietušo zaudējumi tajā daļā, kurā tie ir bijuši apdrošināti, un šī atlīdzība nevar pārsniegt nesegto zaudējumu summu. Zaudējumus cietušajam atlīdzina tas apdrošinātājs, kas ir apdrošinājis zaudējumu nodarītāja civiltiesisko atbildību. Ja atbildība nav bijusi apdrošināta, zaudējumus sedz no Garantijas fonda un tad piedzen no atbildīgā.

Obligātās apdrošināšanas līguma saturu veido likuma normas (klauzulas), kuras atbilst direktīvu regulējumam par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, un līdzēji vienojas tikai par apdrošināšanas aizsardzības spēkā esamības laiku un apdrošināšanas prēmijas apmēru.

Ar sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu Latvijā ir tiesīgi nodarboties apdrošinātāji, ja tiem ir licence sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai, kas ir izsniegta jebkurā Eiropas Ekonomikas zonas valstī, ar ko tā ir spēkā visās šīs zonas valstīs. Šiem apdrošinātājiem jābūt biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” biedriem.

Sauszemes transportlīdzekļa kā paaugstinātas bīstamības avota īpašnieka un lietotāja civiltiesiskā atbildība Latvijas tiesībās nav precīzi noteikta, un praksē ar tās konstatāciju un ar to saistīto zaudējumu atlīdzināšanas pienākumu rodas problēmas. Tomēr tieši šīs atbildības konstatācija ir priekšnosacījums obligātās apdrošināšanas atlīdzības izmaksai. Būtu apskatāma stingrās atbildības, kas ir atbildība bez vainas konstatēšanas, tostarp par nejaušu gadījumu, ieviešana Latvijas tiesībās, skaidri definējot šīs atbildības saturu un izslēdzot jebkuru iespēju šo saturu definēt dažādi atkarībā no tā, vai šī atbildība ir vai nav apdrošināta. Būtu skaidri jānosaka šādas atbildības piemērošana paaugstinātas bīstamības avotu īpašniekiem (turētājiem), ja zaudējumi nodarīti ar šā avota lietošanu. Tai varētu paredzēt atsevišķus attaisnojumus, kuri varētu būt noteikti atkarībā no darbības bīstamības pakāpes.

Savukārt, runājot par šo atbildību Latvijas tiesībās, tā vispirms būtu jānodala no atbildības apdrošināšanas un tad jāneregulē precīzāk – kā strikta atbildība,

iespējams, pilnveidojot Ceļu satiksmes likuma 44. panta tvērumu un tiesisko regulējumu par to Civillikumā.

Apdrošinātāja un apdrošinātā atbildība attiecībā pret cietušo nav pilnībā nodalāma. Tā var tikt noteikta arī kā solidāra atbildība, jo apdrošināšanas līgums tikai paredz iespēju cietušajam vērsties pie atbildīgā civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja, lai ātrāk saņemtu zaudējumu kompensāciju, nevis atbrīvo no šīs atbildības personu, kas ir civiltiesiski atbildīga par zaudējumiem. Savukārt apdrošinātājs līgumsaistības uzņemas apdrošinātā priekšā, un tas varētu risināt savstarpējo maksājumu jautājumus, arī neiesaistot cietušo, kas nav apdrošināšanas līguma dalībnieks.

Apdrošināšanas līgums ir komercdarījums, saskaņā ar kuru apdrošinātājs klientam sniedz pakalpojumu par atlīdzību. Šo atlīdzību apdrošināšanas līgumā sauc par apdrošināšanas prēmiju. Tā ir apdrošināšanas līguma neatņemama sastāvdaļa. Apdrošinātājs iekasē no saviem klientiem apdrošināšanas prēmijas maksājumus nākotnes zaudējumu izmaksām, par ko tas ir uzņēmies saistības saskaņā ar apdrošināšanas līgumiem, akumulē šīs prēmijas, uzturot prēmiju kopējo fondu, kamēr zaudējumi, kurus tas ir apņēmis segt, vēl var iestāties. Līdz ar to apdrošināšanas prēmijai ir ārkārtīgi svarīga loma apdrošināšanas līgumos, jo tā ir apdrošināšanas atlīdzību avots.

Lai noteiktu apdrošināšanas pakalpojumu cenu un attiecīgi apdrošināšanas prēmiju, apdrošinātāji veic noteikta pagātnes riska vidējo apdrošināšanas izmaksu aprēķinu. Tam nepieciešami dati par gadījumu biežumu, kas var tikt noteikts kā vidējais gadījumu skaits uz simts attiecīgā laika (parasti viena gada) periodā spēkā esošiem apdrošināšanas līgumiem, un vidējo zaudējumu lielumu vienā gadījumā. Noteikšanai izmanto vēsturiskos datus, koriģējot tos ar pieņēmumiem par nākotnes attīstību.

Valsts uzraudzībā par apdrošinātāju darbību ir iekļauta arī pakalpojuma cenas (apdrošināšanas prēmijas) noteikšana, bet tikai kopumā, sekojot līdzi, lai apdrošinātājam būtu pietiekami daudz līdzekļu un spēju pienācīgai apdrošināšanas līgumu saistību izpildei. Tāpat apdrošināšanas prēmiju lielums vai arī tā elementi nevar būt saskaņošanas objekts starp apdrošinātājiem, jo šāda saskaņošana starp konkurentiem ir aizliegta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. pantu un Konkurences likuma 11. pantu.

Apdrošināšanas prēmijas noteikšana atspoguļo apdrošinātāja veikto riska izvērtējumu. Viens no elementiem, kuru šai ziņā var vērtēt, ir pagātnē izraisītu negadījumu vēsture, kas ir pamatā tā sauktajai atlaižu un piemaksu vai *bonus-malus* sistēmas darbībai.

Latvijā šī sistēma darbojas, pamatojoties uz apdrošinātāju – biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” biedru – vienošanos par atlaižu un piemaksu klasēm. Tā ir sistēma, kurā katram pārim – transportlīdzeklis un



īpašnieks – nosaka *bonus-malus* klasi atkarībā no pagātnē izraisītajiem ceļu satiksmes negadījumiem. Katrs apdrošinātājs patstāvīgi lemj, kā to ņemt vērā, aprēķinot apdrošināšanas prēmiju. Šādas vienošanās ir atzītas par sabiedrībai svarīgām, un tās ir atbrīvojamās no konkurences aizliegumiem, jo atvieglo objektīvus riska aprēķinus un veicina ceļu satiksmes drošību.

Obligātās apdrošināšanas prēmijas, ko iekasē apdrošinātāji no saviem klientiem, nodrošina ne tikai apdrošināšanas atlīdzību izmaksas cietušajiem, bet ir pakļautas arī vairākiem ar likumu noteiktiem atskaitījumiem, kā arī sedz papildu izmaksas. Tā apdrošinātājiem šobrīd papildus atskaitījumiem valsts uzraudzībai un Garantijas fondā ir arī pienākums iemaksāt divus procentus Ceļu satiksmes drošības fondā, kura līdzekļus atbilstoši Ceļu satiksmes drošības padomes lēmumiem izlieto informatīvajām kampaņām un citiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem.

Tāpat apdrošinātāji ar saņemtajām apdrošināšanas prēmijām, daļu no tām ieskaitot Garantijas fondā, nodrošina uz riska vērtēšanu nebalstītas apdrošināšanas prēmiju atlaides cilvēkiem ar invaliditāti un lauksaimniekiem.

Kompensējot Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrai iedzīvotāju ienākuma nodokļa summas, ko šī aģentūra atskaita no cietušajam izmaksājamā pabalsta vai pensijas, jo nodokļu summas cietušais nesaņem, valstij tiek maksātas tādas summas, kuras neveido cietušā zaudējumus, un tās arī pēc būtības tiek finansētas no apdrošināšanas prēmijām, ko apdrošinātāji iekasē no klientiem.

Apdrošinātāji vismaz daļēji būtu jāatbrīvo no šiem papildu maksājumiem, jo tie tiek segti no transportlīdzekļu īpašnieku apdrošināšanas prēmijas un nepamatoti sadārdzina apdrošināšanas pakalpojumu saņemšanu.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tiesiskajā regulējumā un tā piemērošanas juridiskajā praksē ir saskatāmi vairāki problēmjaucājumi.

Viens no ilgstoši risināmiem jautājumiem saistībā ar obligāto apdrošināšanu Latvijas tiesībās bija par to, kāda transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskā atbildība ir apdrošināta – vai transportlīdzekļa, kas brauc pa ceļu, vai arī citos šā transportlīdzekļa lietošanas gadījumos. Eiropas Savienības Tiesa par apdrošināmās atbildības plašāku tvērumu ir izteikusies vairākos savos prejudiciālos spriedumos. Beidzot arī Latvijas Republikas Augstākā tiesa pielika strīdiem punktu, nosakot, ka obligāti apdrošināma ir atbildība par transportlīdzekļa lietošanu kā transportu, tādējādi par apdrošināšanas gadījumu jāuzskata, piemēram, arī automobiļa pasažiera atvērta durvis, sabojājot blakusstāvošo transportlīdzekli. Šāds kopsaucējs ir rasts, pamatojoties uz Eiropas Savienības Tiesas spriedumu, kurā bija atbildēts uz Latvijas Republikas Augstākās tiesas prejudiciāliem jautājumiem.

No Eiropas Savienības tiesībām izriet, ka ar transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu jāaptver visi cietušo zaudējumi līdz noteiktajam apdrošinātāju atbildības limitam, tāpēc nav pamatots Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā šobrīd paredzētais zaudējumu uzskaitījums un noteiktā zaudējumu atlīdzināšanas kārtība. Turklāt zaudējumu sadalījums grupās un to raksturojums Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā nav korekts arī sistēmiski.

Tādējādi, runājot par zaudējumu noteikšanu kontekstā ar apdrošinātāja saistībām Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā, šķiet, ka Latvijas likumdevējam šajā jomā ir ļoti daudz darāmā. Ari jautājums par morālā kaitējuma atlīdzināšanu ar obligātās apdrošināšanas atlīdzību ir gājis nopietnu vēsturiskās attīstības ceļu un vēl joprojām nav līdz galam skaidrs.

Valstu prakse šajā jautājumā ir atšķirīga. Tomēr lielākajā daļā Eiropas jurisdikciju ir izstrādāti pārskatāmi un diezgan precīzi mehānismi, kā veikt aplēses par nemateriālo zaudējumu atlīdzību, kaut arī aprēķina rezultāti atšķiras ļoti būtiski.

Latvijā pastāvošajā sistēmā (morālā kaitējuma apmēru saistībā ar miesas bojājumiem ceļu satiksmes negadījumos nosaka Ministru kabinets vispāršaistošajā tiesību aktā – noteikumos) ir daudz nepilnību, turklāt tā nav elastīga. Šīs nepilnības var novērst, nosakot morālā kaitējuma apmēru saskaņā ar regulāri pārskatāmām vadlīnijām, nevis ar Ministru kabineta noteikumiem vai kādu citu tiesību aktu. Šādu vadlīniju izstrādē būtu jāpiedalās zinātniekiem, tiesnešiem, advokātiem un tiem apdrošinātājiem, kuriem ir tiesības nodarboties ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. Savukārt Augstākā tiesa varētu būt tā institūcija, kas vada izstrādes procesu un publicē tā rezultātus.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums un no tā izrietošie Ministru kabineta noteikumi – līdzīgi kā jebkurš nacionālais tiesību akts, kas ir izveidots, pārņemot Eiropas Savienības direktīvu normas, – jātulko atbilstoši attiecīgajām direktīvām kopsakarā ar Eiropas Savienības Tiesas praksi.

Tomēr, piemērojot šo atziņu, nevar ignorēt to, ka nav pieļaujama valsts tiesību normu interpretācija pretēji nacionālajām tiesību normām, t. i., *contra legem*. Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas pastāvīgo judikatūru direktīva pati par sevi nevar radīt pienākumus privātpersonām un uz direktīvu nevar atsaukties, vērstoties pret privātpersonām. Šai ziņā jāņem vērā, ka apdrošinātāji arī ir privātpersonas.

Latvijas juridiskajā praksē ir bijušas vairākas problēmas ar direktīvu normu piemērošanu kontekstā ar obligāto apdrošināšanu. Šobrīd jācer, ka šīs problēmas jau ir Latvijas tiesību attīstības pagātnē.

Arī saistībā ar noilgumu Latvijas apdrošināšanas tiesībās un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā ir bijušas vairākas tiesību normu piemērošanas problēmas. Tomēr šobrīd noilgums apdrošināšanas attiecībās ir noregulēts tā, ka tas ir trīs gadi visos gadījumos – gan saskaņā ar Komerclikumu, gan pamatojoties uz Apdrošināšanas līguma likumu, gan arī ievērojot Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu. Tiesu prakses attīstība šai ziņā, ņemot vērā pēdējo grozījumu nesenu veikšanu, vēl ir jāgaida.

Jēdzieni “apdrošinātāja subrogācijas tiesības” un “regresa prasība” Latvijas apdrošināšanas tiesībās ir attīstījušies laika gaitā, un šobrīd tie ir pilnībā definēti un izskaidroti Apdrošināšanas līguma likumā.

Kaut arī sākotnēji tas ir grūti uztverams, jēdzieni “subrogācija” un “regress” doktrināli atšķiras ar to, ka subrogācija ir kreditora tiesību pāreja attiecībā pret parādnieku, bet regresa tiesība ir īpaša ar likumu vai līgumu pielīgta tiesība. Kaut arī regresa tiesība pēc būtības var atveidot kādu saistību, ko tiesīga persona ir izpildījusi, un saturiski pat pilnībā atbilst šai saistībai, tomēr regresa tiesība ir jauna tiesība, nevis kādas iepriekšējas tiesības pārņemšana.

Regresa prasījumi apdrošināšanas tiesībās ir paredzēti civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā. Tas ir apdrošinātāja prasījums pret apdrošināto, kurā apdrošinātājs apdrošinātā vietā izpilda zaudējumu atlīdzināšanas pienākumu attiecībā pret cietušajiem situācijā, kurā apdrošināšanas līgums aizsardzību (segumu) šādiem zaudējumiem neparedz, jo cietušo aizsardzībai atsevišķos gadījumos ir nepieciešams paredzēt apdrošinātāja saistības kompensēt cietušajam tādus apdrošinātā nodarītos zaudējumus, par kuriem apdrošināšanas līgumā nav paredzēta apdrošinātāja atbildība. Tas ļauj cietušajam neiedziļināties civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas līguma noteikumos, kurā viņš nav dalībnieks, bet pretendēt uz zaudējumu kompensāciju no apdrošinātāja visos zaudējumu nodarīšanas gadījumos. Sevišķi svarīgi tas ir tad, ja cietušajam var tikt piedēvēts īpaši aizsargājamas personas statuss, kā tas parasti ir obligātajos civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidos.

Kopumā par subrogācijas un regresa institūtiem var minēt, ka to attīstība Latvijas tiesībās vēl tikai sākas un izpratnes stabilizācija par to ir gaidāma nākotnē.

Šī pētījuma tapšanas laikā turpinās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas tiesību jomas attīstība. Tomēr, kā jau ir teikts iepriekš, Latvijas tiesībās ir nepieciešami būtiski uzlabojumi, lai novērstu tiesisko nenoteiktību, lai saskaņotu tiesību normas sistēmiski un nodrošinātu reālu atbilstību Eiropas Savienības tiesībām.

## Avoti un literatūra

### Tiesību akti

1. Agreement between the national insurers' bureaux of the Member States of the European Economic Area and other Associate States. *Council of Bureaux*. Iegūts no: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf)
2. Apdrošināšanas sabiedrību un to uzraudzības likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 188/189, 30.06.1998.
3. Apdrošināšanas un pārāpdrošināšanas likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 124, 30.06.2015.
4. Biedrību un nodibinājumu likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 161, 14.11.2003.
5. Ceļu satiksmes likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 274/276, 21.10.1997.
6. Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2019. gada 11. jūnija noteikumi Nr. 245. *Latvijas Vēstnesis*. 119, 13.06.2019.
7. Civillikums: Latvijas Republikas likums. *Valdības Vēstnesis*. 41, 20.02.1937.
8. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārāpdrošināšanas jomā (Maksātspēja II). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L335, 17.12.2009. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0138>
9. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/2118 (2021. gada 24. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (Dokuments attiecas uz EEZ).
10. 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 (kodificēta versija). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L263, 07.10.2009. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103>
11. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/14/EK (2005. gada 11. maijs), 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. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L149, 11.06.2005.
12. 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 (Ceturrtā direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L181, 20.07.2000.
13. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L177/6, 04.07.2008. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex%3A32008R0593>
  14. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L199/40, 31.07.2007. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0864>
  15. Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 241, 10.12.2016.
  16. Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 61, 27.03.2019.
  17. Komerclikums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 158/160, 04.05.2000.
  18. Konkurences likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 151, 23.10.2001.
  19. Līguma par Eiropas Savienības darbību konsolidētā versija. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. C326, 26.10.2012.
  20. Likums par budžetu un finanšu vadību: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 41, 06.04.1994.
  21. Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2014. gada 17. jūnija noteikumi Nr. 340. *Latvijas Vēstnesis*. 133, 10.07.2014.
  22. Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2005. gada 17. maija noteikumi Nr. 331. *Latvijas Vēstnesis*. 80, 20.05.2005.
  23. Noteikumi par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijām, to palielināšanas un samazināšanas kārtību un apdrošinātāja atbildības limitiem: Latvijas Republikas Ministru kabineta 1997. gada 27. maija noteikumi Nr. 199. *Latvijas Vēstnesis*. 132, 30.05.1997.
  24. Noteikumi par valsts budžeta un pašvaldību budžetu izdevumu atlīdzināšanas apmēru un kārtību, nodrošinot ārstēšanu, rehabilitāciju, tehniskos palīgīdzekļus un pensiju un pabalstu izmaksas: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 92: 31.01.2006. *Latvijas Vēstnesis*. 32, 23.02.2006.
  25. Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L95, 21.04.1993.
  26. Padomes Direktīva 92/49/EEK (1992. gada 18. jūnijs) par normatīvo un administratīvo aktu koordinēšanu attiecībā uz tiešo apdrošināšanu, kas nav dzīvības apdrošināšana, ar kuru groza Direktīvu 73/239/EEK un Direktīvu 88/357/EEK (Trešā nedzīvības apdrošināšanas direktīva). *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L228, 11.08.1992.
  27. Padomes Direktīva 90/232/EEK (1990. gada 14. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L129, 19.05.1990.

28. Padomes Direktīva 84/5/EEK (1983. gada 30. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L008, 11.01.1984.
29. 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. *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*. L103, 02.05.1972. *EUR-Lex*. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:31972L0166>
30. Par apdrošināšanas līgumu: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 188/189, 30.06.1998.
31. Par apdrošināšanu: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Republikas Augstākās Padomes un Valdības Ziņotājs*. 3/4, 1993.
32. Par ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020. gadam: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2017. gada 4. aprīļa rīkojums Nr. 180. *Latvijas Vēstnesis*. 72, 07.04.2017.
33. Par transporta attīstības pamatnostādņem 2014.–2020. gadam: Latvijas Republikas Ministru kabineta 2013. gada 27. decembra rīkojums Nr. 683. *Latvijas Vēstnesis*. 253, 30.12.2013.
34. Satiksmes biroja nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 182: 13.05.1997. *Latvijas Vēstnesis*. 121, 16.05.1997.
35. Satiksmes biroja nolikums: Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr. 369: 28.11.1995. *Latvijas Vēstnesis*. 192, 12.12.1995.
36. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 65, 27.04.2004.
37. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 80/81, 25.03.1997.
38. Vācijas Federatīvās Republikas likums: Bürgerliches Gesetzbuch. Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>
39. Vācijas Federatīvās Republikas likums: Gesetz über den Versicherungsvertrag. Iegūts no: [https://www.gesetze-im-internet.de/vvg\\_2008/](https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/)
40. Vācijas Federatīvās Republikas likums: Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz). Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html>
41. Vācijas Federatīvās Republikas likums: Strafgesetzbuch. Iegūts no: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>
42. Vācijas Federatīvās Republikas likums: Straßenverkehrs-Ordnung. Iegūts no: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/)
43. Valsts pārvaldes iekārtas likums: Latvijas Republikas likums. *Latvijas Vēstnesis*. 94, 21.06.2002.

## Tiesu prakse

44. *Augstākās tiesas civillietu departamenta prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās: Tiesu prakses apkopojums*. (2015). Rīga. Iegūts no: [http://at.gov.lv/files/uploads/files/6\\_Judikatura/](http://at.gov.lv/files/uploads/files/6_Judikatura/)

[Tiesu\\_prakses\\_apkopojumi/2015/OCTA%20tiesu%20prakses%20apkopojums\\_21-07-2016.docx](#)

45. Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2004. gada 19. oktobra lēmums lietā *Falk v. the Netherlands*, Nr. 66273/01.
46. Eiropas Kopienu (Savienības) Tiesas 2004. gada 7. septembra spriedums lietā *Eiropas Kopienu Komisija pret Luksemburgas Lielhercogisti (Apdrošināšana – Trešā nedzīvības apdrošināšanas direktīva – Bonus–malus sistēma)*, Nr. C-346/02.
47. Eiropas Kopienu (Savienības) Tiesas 2004. gada 7. septembra spriedums lietā *Eiropas Kopienu Komisija pret Francijas Republiku (Apdrošināšana – Trešā nedzīvības apdrošināšanas direktīva – Bonus–malus sistēma)*, Nr. C-347/02.
48. Eiropas Savienības Tiesas 2019. gada 20. jūnija spriedums lietā Nr. C-100/18, *Línea Directa Aseguradora SA pret Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://www.fulllegal.com/en/court-cases/european-court-of-justice-cases/eur-lex---62018cj0100---lv-11566359>
49. Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 4. septembra spriedums lietā Nr. C-80/17, *Fundo de Garantia Automóvel pret Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana un Cristiana Micaela Caetano Juliana*.
50. Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 7. augusta spriedums lietā Nr. C-122/17, *David Smith vs. Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62017CA0122&from=EN>
51. Eiropas Savienības Tiesas spriedums 2017. gada 10. oktobrī lietā Nr. C-413/15, *Elaine Farrell pret Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General, Motor Insurers Bureau of Ireland*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2017:745>
52. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 28. novembra spriedums lietā Nr. C-514/16, (*Tribunal da Relação de Guimarães (Portugāle) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*) – *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade/José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais, SA, Jorge Oliveira Pinto*. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. C32/4, 29.01.2018.
53. Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14 *ERGO Insurance SE / If P&C Insurance AS un Gjensidige Baltic AAS / PZU Lietuva UAB DK*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62014CJ0359>
54. Eiropas Savienības Tiesas 2015. gada 26. marta spriedums lietā Nr. C556/13, *Litaksa UAB pret BTA Insurance Company*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=ecli%3AECLI%3AEU%3AC%3A2015%3A202>
55. Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 4. septembra spriedumā lietā Nr. C-162/13 (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*) – *Damijan Vnuk/Zavarovalnica Triglav d. d*. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. C395/11, 10.11.2014.

56. Eiropas Savienības Tiesas 2013. gada 11. jūlija spriedums lietā Nr. C409/11, *Gabor Csonka u. c. pret Magyar Allam*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62011CJ0409>
57. Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 24. janvāra spriedums lietā Nr. C282/10, *Maribel Dominguez pret Centre informatique du Centre Ouest Atlantique un Préfet de la région Centre Cour de cassation (Francija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A62010CJ0282>
58. Eiropas Savienības Tiesas 2009. gada 23. aprīļa spriedums apvienotajās lietās no Nr. C378/07 līdz C380/07 (*Monomeles Protodikeio Rethymnis (Griekija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu*) – K. Angelidaki, A. Aivali, A. Vavouraki, Ch. Kaparou, M. Lioni, E. Makrygiannaki, E. Nisanaki, Ch. Panagioto, A. Pitsidianaki, M. Chalkiadaki, Ch. Chalkiadaki (C-378/07), Charikleia Giannoudi (C-379/07), Georgios Karabousanos, Sofoklis Michopoulos (C-380/07)/Nomarchiaki Aftodioikisi Rethymnis, Dimos Geropotamou. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A62007CA0378&qid=1641803549533>
59. Eiropas Savienības Tiesas 2008. gada 15. aprīļa spriedums lietā Nr. C268/06, *Impact pret Minister for Agriculture and Food, Minister for Arts, Sport and Tourism, Minister for Communications, Marine and Natural Resources, Minister for Foreign Affairs, Minister for Justice, Equality and Law Reform, Minister for Transport*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62006CJ0268&from=FR>
60. Eiropas Savienības Tiesas spriedums 2005. gada 16. jūnija spriedums lietā Nr. C105/03, *Par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LES 35. pantam, ko Tribunale di Firenze (Itālija) pirmstiesas izmeklēšanas tiesnesis iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2003. gada 3. februārī un kas Tiesā reģistrēts 2003. gada 5. martā, kriminālprocesā pret Maria Pupino*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:62003CJ0105&from=EN>
61. Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1990. gada 12. jūlijā lietā *Foster u. c. pret British Gas plc.*, Nr. C-188/89. EUR-Lex. Iegūts no: [https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM\\_INIT=ALL\\_ALL&DTS\\_SUBDOM=ALL\\_ALL&DTS\\_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469](https://eur-lex.europa.eu/search.html?SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&DN=61989C%3F0188&lang=lv&type=advanced&qid=1641102017469)
62. Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1989. gada 22. jūnijā lietā Nr. 103/88, *Fratelli Costanzo SpA pret Comune di Milano*, 31. punkts. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61988CJ0103&qid=1641807264123>
63. Eiropas Savienības Tiesas 1987. gada 8. oktobra spriedums lietā Nr. 80/86, *Kolpinghuis Nijmegen BV*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:61986CJ0080>
64. Eiropas Savienības Tiesas spriedums 1986. gada 26. februārī lietā Nr. 152/84, *M. H. Marshall pret Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority (Teaching)*. EUR-Lex. Iegūts no: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A61984CJ0152>
65. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2017. gada 28. decembra spriedums Nr. SKA-899/2017 (A420128216).



66. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2009. gada 2. aprīļa spriedums Nr. SKA-94/2009 (A42398605).
67. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2010. gada 18. maija spriedums Nr. SKA-122/2010 (A42609607).
68. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 17. decembra sprieduma Nr. SKC-808/2020 (C12114219).
69. Latvijas Republikas Senāta Civillietu departamenta 2020. gada 27. maija spriedums Nr. SKC-309/2020 (C24044908).
70. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2020. gada 20. janvāra spriedums Nr. SKC-51/2020 (C33620016).
71. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2019. gada 16. aprīļa spriedums Nr. SKC-2/2019 (C30483409).
72. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta 2017. gada 25. aprīļa spriedums Nr. SKC-247/2017 (C04426012).
73. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2016. gada 7. jūnija spriedums Nr. SKC-7/2016 (C39072411).
74. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2016. gada 20. aprīļa spriedums Nr. SKC-0105/2016 (C28348212).
75. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2015. gada 29. decembra spriedums Nr. SKC-274/2015 (C30651611).
76. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2014. gada 27. novembra spriedums Nr. SKC-156/2014.
77. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 28. marta spriedums Nr. SKC-8/2014 (C30483409).
78. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2014. gada 12. marta spriedums lietā Nr. SKC-184/2014.
79. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2008. gada 2. aprīļa spriedums lietā Nr. SKC-143.
80. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2020. gada 21. janvāra lēmums Nr. SKK-1/2020.
81. Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2020. gada 30. decembra lēmums par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2020-08-01, *Par Civilprocesa likuma 1. panta pirmās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. panta pirmajam teikumam.*
82. Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2014. gada 29. decembra spriedums lietā Nr. 2014-06-03, *Par Ministru kabineta 2005. gada 17. maija noteikumu Nr. 331 "Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem" 7. punkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. panta trešajam teikumam un Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 15. panta pirmās daļas 1. punktam.*
83. Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2013. gada 28. marta spriedums lietā Nr. 2012-15-01, *Par Ceļu satiksmes likuma 43.<sup>6</sup> panta trešās, piektās, septītās un astotās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam.* Latvijas Vēstnesis. 63(4869), 02.04.2013.

84. Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2012. gada 6. jūnija spriedums lietā Nr. 2011-21-01, *Par Valsts pārvaldes iestāžu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas likuma 8. panta otrās daļas atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 92. panta trešajam teikumam. Latvijas Republikas Satversmes tiesa*. Iegūts no: <https://www.satv.tiesa.gov.lv/cases/?search%5Bnumber%5D=2011-21-01>
85. Latvijas Republikas Augstākā tiesa. (2011). *Morālā kaitējuma atlīdzināšana administratīvajās lietās: Tiesu prakses apkopojums*. Iegūts no: [www.at.gov.lv](http://www.at.gov.lv)
86. *Latvijas Republikas Augstākā tiesa*. (2016). *Tiesu prakse morālā kaitējuma apmēra noteikšanā saistībā ar prasītājam nodarīto tiesību aizskārumu, miesas bojājumiem vai tuvinieka bojāeju (tiesu prakse 2011.–2016.)*.

## Literatūra

87. Alfejeva, J. (2017). Morālā kaitējuma par miesas bojājumiem noteikšana Latvijā salīdzinājumā ar Eiropas valstīm. No: *XVII Starptautiskā zinātniskā konference “Komunikācija globālajā ciemā: intereses un ietekmes”*, Biznesa augstskola Turība. Iegūts no: <https://www.turiba.lv/storage/files/conference-xviii-turiba-18052017final.pdf>
88. Bitāns, A. (2013). Tiesību attīstība nemantiskā kaitējuma jomā. *Jurista Vārds*, 49(800).
89. Bonus–malus sistēmas aprēķina nosacījumi. *LTAB*. Iegūts no: [https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM\\_apraksts.pdf](https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM_apraksts.pdf)
90. Charles, O. G. (1951). Trespass to Negligence to Absolute Liability. *Virginia Law Review*. 37(3), April 1951, 359–397.
91. Descheemaeker, E. (2010). Obligations quasi ex delicto and Strict Liability in Roman Law. *Journal of Legal History*. 31(1).
92. Dror, D. M. (2011). *Can We Assume that People Understand Insurance Principles? Medicus Mundi Switzerland (MMS)*.
93. European Commission. (2014). *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. Iegūts no: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/final_report_en.pdf)
94. European Group on Tort Law. (2009). *Principles of European Tort Law. Text and Commentary*. Iegūts no: <http://www.egtl.org/petl.html>
95. Institut Internationale pour l’Unification du Droit Prive. (1940). *Unification internationale en matière de Responsabilité Civile et d’Assurance obligatoire de automobilistes*. Iegūts no: <https://www.unidroit.org/french/documents/1940/etude17/s-17-31-f.pdf>
96. Kalniņš, E. (2017). Jēdziena “zaudējumi” izpratnes tālākas attīstīšanas nepieciešamība. No: *Latvijas Republikas Satversmei – 95. Latvijas Universitātes 75. zinātniskās konferences rakstu krājums*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds.
97. Kenneth, S. A. (2008). *The Liability Century: Insurance and Tort Law from the Progressive Era to 9/11*. Harvard University Press.
98. Kubilis, J. (2014). Atbildības par paaugstinātas bīstamības avota radītu kaitējumu problemātika un modernizācija. No: *Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika: Latvijas Universitātes 72. zinātniskās konferences rakstu krājums*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds.

99. Kubilis, J. (2016). Civiltiesiskās atbildības par nemantisko kaitējumu miesas bojājumu gadījumā pilnveidošanas iespējas. *Jurista Vārds*. 37(940).
100. Latvijas Republikas Tieslietu ministrija, biedrība "Sabiedriskās politikas centrs Providus". (2013). *Mehānismi cietušo kompensācijai kriminālprocesā Eiropas Savienībā*. 109. Latvijas Republikas Augstākā tiesa. [http://at.gov.lv/files/uploads/files/7\\_Resursi/Petijumi/lv\\_ministrija\\_imateriali\\_petijums.pdf](http://at.gov.lv/files/uploads/files/7_Resursi/Petijumi/lv_ministrija_imateriali_petijums.pdf)
101. Latvijas Transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs. Iegūts no: <https://www.ltab.lv/spapp/>
102. Levits, E. (2002). Valsts un valsts pārvaldes juridiskā struktūra. *Jaunā Pārvalde*. 1(31).
103. *Letonika.lv*. Iegūts no: <https://www.letonika.lv/>
104. Lindenbergh, S. (2009). Non Pecuniary Losses. SSRN. Iegūts no: <https://ssrn.com/abstract=1421190>
105. Loebers, A. (1926). *Tirdzniecības tiesību pārskats*. Rīga: Valters un Rapa.
106. LTAB. *Bonus–malus sistēmas aprēķina nosacījumi*. [https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM\\_apraksts.pdf](https://www.ltab.lv/wp-content/uploads/2020/10/BM_apraksts.pdf)
107. Mantrovs, V. (2018). Apdrošināšanas atlīdzības izmaksas atteikuma regulējums Latvijā. No: *Latvijas Universitātes 76. starptautiskās zinātniskās konferences rakstu krājums*. Iegūts no: [https://www.lu.lv/fileadmin/user\\_upload/lu\\_portal/apgads/izdevumi/2018/Book\\_76\\_juristu\\_konference\\_2018\\_-gala.pdf](https://www.lu.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/apgads/izdevumi/2018/Book_76_juristu_konference_2018_-gala.pdf)
108. Mantrovs, V. (2018). *Apdrošināšanas tiesības*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds.
109. Mayr, D. (2011). Severe bodily injury claims in Europe – developments and trends. *Munich RE*. Iegūts no: <https://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Munich%20Re.pdf>
110. Mousourakis, G. (2014). *Roman Law and the Origins of the Civil Law Tradition*. Springer.
111. *Noilguma un prekluzīvie termiņi: Senāta judikatūras atziņas (2002–2020)*. (2021). Rīga. Iegūts no: [https://www.at.gov.lv/files/uploads/files/6\\_Judikatūra/Tiesu\\_prakses\\_apkopojumi/2021/noilguma\\_un\\_prekluzivie\\_termini\\_27052021.docx](https://www.at.gov.lv/files/uploads/files/6_Judikatūra/Tiesu_prakses_apkopojumi/2021/noilguma_un_prekluzivie_termini_27052021.docx)
112. Pastars, E. (2016). Satversmes tiesas sprieduma nolēmumu daļas izpratne un piemērošanas problēmas. *Jurista Vārds*. 7(910).
113. Probert, W. (1957). The Law of Torts by Fowler V. Harper and Fleming James Jr. *Case Western Reserve University*. 8(4), 546–547. Iegūts no: <https://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol8/iss4/11>
114. Rogers, W. V. H., Baginska, E. (2001). *Damages for non-pecuniary loss in a comparative perspective*. Wien, New York: Springer.
115. Schwarcz, D., Siegelman, P. (2017). *Research Handbook on the Economics of Insurance Law*. Edward Elgar Publishing Limited.
116. Stupins, A. (2020). Leģisprudence kā zāles pret normofiliju. *Jurista Vārds*. 46(1156).
117. Torgāns, K. (2014). Atbildības par morālo kaitējumu aktualitātes. No *Latvijas Universitātes 72. zinātniskās konferences "Tiesību efektīvas piemērošanas problemātika" rakstu krājums*.
118. Torgāns, K. (1998). *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.–2400. p.)*. Aut. kol. prof. K. Torgāna vispārīgā zin. red. Rīga: Mans īpašums.

119. Torgāns, K. (2013). *Līgumu un deliktu tiesību problēmas*. Rīga: Tiesu namu aģentūra.
120. Torgāns, K. (2013). Neatļautas darbības izpausmes Eiropas deliktu tiesībās. *Jurista Vārds*. 49(800).
121. Torgāns, K. (2006). *Saistību tiesības*. I daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra.
122. Torgāns, K. (2014). *Saistību tiesības*. Rīga: Tiesu namu aģentūra.
123. Torgāns, K., Kārkliņš, J. (2015). Civiltiesiskās atbildības modeļi pēc vainojamības pazīmes. *Jurista Vārds*. 35(887).
124. Torgāns, K., Kārkliņš, J., Bitāns, A. (2017). *Līgumu un deliktu problēmas Eiropas Savienībā un Latvijā*. Prof. K. Torgāna zin. red. Rīga: Tiesu namu aģentūra.
125. UNIDROIT: *International Institute for the Unification of Private Law*. Iegūts no: <https://www.unidroit.org/about-unidroit/overview>
126. United Nations Economic Commission for Europe. (1957). *ECE: The First Ten Years: 1947–1957*. Geneva. Iegūts no: [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ECE\\_the\\_first\\_ten\\_years\\_ENG.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ECE_the_first_ten_years_ENG.pdf)
127. Waelkens, L. (2015). *Amne adverso: Roman Legal Heritage in European Culture*. Leuven University Press.
128. World Health Organization. (2020). *Road traffic injuries*. Iegūts no: [https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)
129. Zaļās kartes sistēma. *Council of Bureaux*. Iegūts no: <https://www.cobx.org/article/46/documents-green-card-pillar>

## Legal Aspects of Compulsory Motor Third Party Liability Insurance: Latvian experience

### Summary

The monograph consists of an introduction, six chapters with subsections and a conclusion.

The monograph describes Latvian experience of implementation of international and the European Union regulation for compulsory motor third party liability insurance, the author points out the problems in this field and suggests directions for solutions.

It is shown that indemnity insurance instruments ensures solution for losses of using civil liability insurance. European countries joined the so-called Green Card Convention, providing for the mutual recognition and validity of such national insurance in all countries of the Convention. The same solution is in force for the European Union.

Latvia also followed this path, at July 1, 1998, becoming a full member of the Green Card system, compulsory motor third party liability insurance plays a serious role in the Latvian insurance market and still attracts the most public attention.

The aim of the monograph is to analyse the essence of compulsory motor third party liability insurance from the legal point of view, its historical development, to assess the public's understanding of it, mainly describing the situation in Latvia, and to mark possible proposals for local legal improvement.

The research used scientific literature, documentation of various institutions, legal acts – both Latvian and international, judgments of Latvian courts and the Court of Justice of the European Union, as well as information in public web resources – *Lursoft*, LETA and BNS databases, as well as various unpublished materials of insurers.

Scientific research methods were used in the research: analyzes, analytical induction and deduction, comparative, descriptive and statistical, as well as observation (the author used her experience in working with insurers and provided evaluation, comparison and analysis for each issue). Methods of interpretation of legal norms are used: grammatical, historical, systemic and teleological.

At present, there is no books on this topic in Latvia, but issues related to it are often misunderstood in society.

The monograph is intended for all interested parties, including students and legal practitioners who want to gain in-depth knowledge of this type of insurance.

The monograph describes the essence and historical development of this type of insurance, defines all the main legal institutes of this type of insurance, describes the existing legal regulation in Latvia and its historical development, shortcomings of this regulation, examples from practice and solutions to current problems.

Looking at a number of issues related to compulsory motor third party liability insurance, the conclusion summarizes the main findings, as well as the features of solving the significant problems related to one of the most important types of insurance in society.

It is shown that there are several problematic issues in the legal framework of compulsory motor third party liability insurance and the legal practice of its application.

One of the long-standing issues related to compulsory insurance in Latvian law was the question of what civil liability of the owner or authorized user of the vehicle is insured only when the vehicle is traveling on the road or in other cases of use of this vehicle. The Court of Justice of the European Union has ruled on the wider scope of insurable liability in a number of preliminary rulings. Finally, the Supreme Court of the Republic of Latvia also added a point to the disputes, stating that liability for the use of a vehicle as a transport is obligatory, thus the opening of the service door to the detriment of the vehicle next to it must also be considered as an accident. This is based on a judgment of the Court of Justice of the European Union, which answered questions from the Supreme Court.

Given that it follows from the law of the European Union that compulsory motor third party liability insurance must cover all losses of victims up to the set limit of liability of insurers, the list of damages currently provided for in the Law on Compulsory Motor Third Party Liability Insurance and the established procedure for indemnification are not justified.

In addition, the division of losses into groups and their characterization in the Law on Compulsory Third Party Liability Insurance for Land Vehicle Owners is also not systemically correct.

Thus, when it comes to determining losses in the context of the insurer's obligations in the Law on Compulsory Motor Third Party Liability Insurance, it seems that the Latvian legislator has a lot to do in this area.

The issue of compensation for non-pecuniary damage through compulsory insurance has also undergone significant historical development and is still unclear.

For the system existing in Latvia, when the amount of moral damage related to personal injuries in road traffic accidents is determined by the Cabinet of Ministers

in a generally binding legal act – there are many shortcomings in the regulations, as well as it is not flexible. These shortcomings can be remedied by determining the amount of non-pecuniary damage in accordance with regularly reviewed guidelines, and not by regulations of the Cabinet of Ministers or any other legal act. Scientists, judges, lawyers and insurers entitled to take out civil liability insurance should be involved in the development of such guidelines. The Supreme Court, in turn, could be the institution that manages this development process and publishes its results.

The Law on Compulsory Motor Third Party Liability Insurance and the resulting regulations of the Cabinet of Ministers – like any national law created by transposing European Union directives - must be interpreted in accordance with the relevant directives in conjunction with the case law of the Court of Justice of the European Union.

In Latvian legal practice, there have been several problems with the application of the norms of directives in the context of compulsory insurance. At present, it is to be hoped that these problems are already in the past in the development of Latvian law.

There have also been several problems with the application of legal norms in connection with the statute of limitations in Latvian insurance law and the Law on Compulsory Third Party Liability Insurance for Land Vehicle Owners. However, at present the limitation period in insurance relations is regulated so that it is three years in all cases – both in accordance with the Commercial Law, on the basis of the Insurance Contract Law, and in accordance with the Law on Compulsory Motor Third Party Liability Insurance. The development of case law in this respect, in the light of recent amendments, remains to be seen.

During the preparation of this monography, the field of civil liability insurance law continues to develop. However, as defined above, significant improvements are needed in Latvian law in order to eliminate legal uncertainty, harmonize legal provisions systematically and ensure real compliance with European Union law.