

# Joprojām nesakārtotais jautājums ar OCTA likumu

Latvijas SAUSZEMES TRANSPORTLĪDZEKĻU ĪPAŠNIEKU CIVILTIESISKĀS ATBILDĪBAS OBLIGĀTĀS APDROŠINĀŠANAS LIKUMS (OCTA LIKUMS) ir viens no tiem likumiem, kas piedzīvojis ārkārtīgi daudzus grozījumus, tomēr – vai tas tādēļ kļuvis atbilstošs Eiropas Savienības (ES) tiesībām un Eiropas Savienības Tiesas (EST) judikatūrai?

Atbildi uz šo jautājumu ilustrē, piemēram, EST spriedums lietā C-707/19 K.S.<sup>1</sup>. Šajā lietā Polijas pirmās instances tiesa vērsās pie EST saistībā ar Latvijas OCTA likuma 28. pantu, lai noskaidrotu, vai konkrētā tiesību norma ir atbilstoša ES tiesībām un vai tā ir piemērojama.



## Lietas C-707/19 K.S. faktiskie apstākļi

Latvijā 2014. gada 30. oktobrī notika ceļu satiksmes negadījums, kurā personai K.S. piederošs un Polijā reģistrēts transportlīdzeklis tika sabojāts. Konkrētais transportlīdzeklis tika novietots stāvvietā Latvijā. Stāvvietas izmaksas bija 6020 Polijas zlotu (PLN; aptuveni 1292 EUR) un evakuācijas (vilkšanas) izmaksas uz Poliju 32 860 PLN (aptuveni 7054 EUR), jo negadījuma rezultātā transportlīdzeklis tika sabojāts tādā apjomā, ka ar to nebija iespējams atgriezties Polijā jeb cietušās personas mītnes valstī.

Apdrošināšanas sabiedrība A.B., kurā bija apdrošināta negadījuma izraisītāja civiltiesiskā atbildība, izmaksāja K.S. kompensāciju 4492,44 PLN (aptuveni 964 EUR) apmērā par evakuācijas izdevumiem Latvijā. Vienlaikus A.B. atteicās izmaksāt jebkādu kompensāciju par stāvvietas izmantošanu Latvijā un evakuāciju ārpus Latvijas teritorijas, pamatojoties uz OCTA likuma 28. pantu.

<sup>1</sup> EST 2021. gada 20. maija spriedums lietā C-707/19 K.S.  
(Frais de remorquage d'un véhicule endommagé).





**VIKTORIJA  
SONECA**

Zvērinātu  
advokātu  
biroja  
Sorainen  
juriste

## Pienākums apdrošināt civiltiesisko atbildību par mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu trešajai personai atšķiras no šā kaitējuma atlīdzības apmēra.

### OCTA likuma 28. pants un ES tiesības

Iesākumā jāuzsver, ka konkrētais OCTA likuma 28. panta formulējums pārņemts no spēku zaudējušā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 28. panta. Šis likums zaudēja spēku 2004. gada 1. maijā ar OCTA likuma spēkā stāšanos. Tas attiecīgi nozīmē, ka vairāk nekā 17 gadus saglabāta konkrētās tiesību normas redakcija gandrīz neskarta, lai arī OCTA likums grozīts 13 reizes. Šajā gadījumā autore ar nodomu norāda, ka attiecīgās tiesību normas redakcija saglabāta „gandrīz neskarta”, jo OCTA likuma 28. pants kopš OCTA likuma pieņemšanas grozīts tikai vienu reizi, t.i., 2011. gadā, aizstājot OCTA likuma 28. panta otrajā teikumā vārdus „izziņas izdarīšana” ar vārdiem „izmeklēšana kriminālprocesā”. Tomēr no šo grozījumu izstrādes materiāliem neizriet, ka grozījumi veikti, pārskatot arī to, vai OCTA likuma 28. pants kopumā ir saderīgs ar direktīvu 2009/103/EK, lai gan Latvija 2011. gadā jau septiņus gadus bija ES dalībvalsts, un Latvijai – likumdevējam – ne tikai ir, bet arī toreiz bija pienākums nodrošināt atbilstību ES tiesībām.<sup>5</sup>

Uzsverams, ka konkrētajā gadījumā nav šaubu un strīda, ka piemērojams Latvijas likums, jo to nosaka:

1. Pirmkārt, 1971. gada 4. maijā Hāgā noslēgtās Konvencijas par ceļu satiksmes negadījumiem 3. pants, atbilstoši kuram piemērojami tās valsts tiesību akti, kuras teritorijā noticis negadījums.
2. Otrkārt, regulas Nr. 864/2007<sup>2</sup> 4. panta 1. punkts. Šajā tiesību normā paredzēts, ka tiesību akti, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības, ir tās valsts tiesību akti, kurā radies kaitējums, neatkarīgi no tā, kurā valstī iestājies notikums (šajā gadījumā ceļu satiksmes negadījums), kas radījis kaitējumu, un neatkarīgi no tā, kurā valstī vai kurās valstīs radušās netiešas minētā notikuma sekas. **Minētais nozīmē, ka katrā konkrētā lietā jāvērtē, kur radies kaitējums** (radušies zaudējumi), lai noteiktu piemērojamo likumu, tai skaitā atlīdzināmos zaudējumus. Šajā gadījumā tā ir Latvija, līdz ar to piemērojams OCTA likums.

Tomēr, atgriežoties pie EST lietas faktiskiem apstākļiem, norādāms, ka K.S. cēla prasību pret apdrošinātāju A.B. Polijas pirmās instances tiesā, lūdzot piespriest A.B. samaksāt kopējo summu ar nokavējuma procentiem 28 527,56 PLN (aptuveni 6124 EUR) apmērā par evakuācijas izmaksām ārpus Latvijas teritorijas un summu 6020 PLN (aptuveni 1292 EUR) par stāvvietas izmantošanas izmaksām Latvijā.

Nemot vērā OCTA likuma 28. panta formulējumu, Polijas pirmās instances tiesa vērsās EST ar prejudiciāliem jautājumiem, lai tādējādi noskaidrotu, vai OCTA likuma 28. pants<sup>3</sup> nenonāk pretrunā direktīvas 2009/103/EK<sup>4</sup> 3. pantam, konkrēti – šī panta trešajai daļai, no kuras izriet, ka „katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka apdrošināšanas līgums attiecas arī uz jebkuriem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kas izraisīti citu dalībvalstu teritorijā, saskaņā ar šo valstu tiesību aktiem”.

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija regula Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām.

<sup>3</sup> Atbilstoši OCTA likuma 28. pantam izdevumi sakarā ar transportlīdzekļa vai tā atlieku evakuāciju ir izdevumi par transportlīdzekļa vai tā atlieku evakuāciju no ceļu satiksmes negadījuma vietas līdz tā transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja dzīvesvietai, kurš vadīja transportlīdzekli ceļu satiksmes negadījuma brīdī, vai līdz transportlīdzekļa remonta vietai Latvijas Republikas teritorijā. Ja sakarā ar izmeklēšanu kriminālprocesā vai citu iemeslu dēļ transportlīdzekli vai tā atliekas nepieciešams novietot stāvvietā, zaudējumos ieskaita arī izdevumus par transportlīdzekļa vai tā atlieku evakuāciju līdz attiecīgajai stāvvietai un maksu par stāvvietas pakalpojumiem.

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra direktīva 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību.

<sup>5</sup> Satversmes tiesas 2011. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2010-71-01, 13.3. punkts; Satversmes tiesas 2008. gada 17. janvāra sprieduma lietā Nr. 2007-11-03, 25.4. punkts; Satversmes tiesas 2019. gada 6. marta sprieduma lietā Nr. 2018-11-01 16.2. un 18.4.1. punkts; Satversmes tiesas 2018. gada 29. jūnija sprieduma lietā Nr. 2017-28-0306 10. punkts.



► ES tiesību kontekstā norādāms, ka pienākums apdrošināt civiltiesisko atbildību par mehānisko transportlīdzekļu radīto kaitējumu trešajai personai atšķiras no šā kaitējuma atlīdzības apmēra, kas izriet no apdrošinātās personas civiltiesiskās atbildības. Tas tā ir, jo pirmais tiek definēts un garantēts ES tiesiskajā regulējumā, savukārt otrs reglamentēts katras dalībvalsts tiesībās. Minētais attiecīgi nozīmē, ka dalībvalstis savu civiltiesiskās atbildības sistēmu ietvaros var brīvi noteikt, kādi transportlīdzekļu izraisīti zaudējumi jāatlīdzina, tomēr dalībvalstīm piešķirtā rīcības brīvība tiek ierobežota ar direktīvā 2009/103/EK noteikto.

Tas savukārt nozīmē, ka dalībvalstīm sava kompetence jāīsteno, ievērojot ES tiesības, ņemot vērā, ka nacionālajam normatīvajam regulējumam apdrošināšanas jomā jāatbilst direktīvas 2009/103/EK mērķim un saturam. Šajā kontekstā jāuzsver, ka direktīvas 2009/103/EK mērķis ir nodrošināt transportlīdzekļu izraisītajos negadījumos cietušo personu aizsardzību. Turklāt, kā izriet no šīs direktīvas 2. un 20. apsvēruma, civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko

## **OCTA likuma 28. pants rada diskrimināciju starp cietušajām personām atkarībā no to dzīvesvietas dalībvalsts.**

transportlīdzekļu izmantošanu „ietekmē personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti”. Līdz ar to ES likumdevēja mērķis apdrošināšanas jomā ir:<sup>6</sup>

- 1) nodrošināt transportlīdzekļu, kas parasti atrodas ES teritorijā, brīvu apriti, kā arī šajos transportlīdzekļos esošo pasažieru pārvietošanās brīvību;
- 2) nodrošināt, lai pret personām, kas cietušas negadījumos, kurus izraisa šie transportlīdzekļi, būtu līdzvērtīga attieksme neatkarīgi no tā, kurā vietā ES teritorijā negadījums noticis.

Minētais attiecīgi nozīmē, ka nacionālajām tiesību normām, kas ietvertas OCTA likumā, nebūtu jānonāk pretrunā norādītajiem kritērijiem.

<sup>6</sup> EST 2019. gada 20. jūnija sprieduma lietā C-100/18 *Línea Directa Aseguradora* 33. punkts.

<sup>7</sup> EST 2021. gada 20. maija sprieduma lietā C-707/19 K.S. (*Frais de remorquage d'un véhicule endommagé*) 30. punkts.

<sup>8</sup> Turpat, 31. un 32. punkts.

<sup>9</sup> Direktīvas 2009/103/EK 3. panta pirmā daļa nosaka, ka katra dalībvalsts, ievērojot 5. pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta.

<sup>10</sup> EST 2021. gada 20. maija sprieduma lietā C-707/19 K.S.

(*Frais de remorquage d'un véhicule endommagé*), 33. un 34. punkts.

<sup>11</sup> Turpat, 35. punkts.

## **EST secinātais lietā C-707/19 K.S.**

Šajā lietā EST secināja, ka no OCTA likuma 28. panta, ciktāl šādā tiesību normā paredzēts segt vienīgi attiecīgās dalībvalsts teritorijā radušos evakuācijas izdevumus, izriet, ka personai, kas ir tādā situācijā kā K.S., **vismaz daļa šo evakuāciju izmaksu netiks segtas, ja transportlīdzeklis tiek evakuēts un remontēts dalībvalstī, kurā šī persona dzīvo.** Savukārt, ja notiek tāds pats negadījums, kurā cietušās personas dzīvesvieta ir dalībvalstī, kurā noticis negadījums, šī persona no apdrošinātāja **saņems pilnu atlīdzību** par transportlīdzekļa evakuācijas izmaksām līdz tās dzīvesvietai vai transportlīdzekļa remonta vietai, kas atrodas šajā dalībvalstī.<sup>7</sup>

Kā to jau vairākkārt atzinusi EST, dalībvalsts tiesību norma, kurā paredzēta atšķirība, kuras pamatā ir dzīvesvietas kritērijs, var būt nelabvēlīga galvenokārt citu dalībvalstu pilsoņiem, jo nerezidenti visbiežāk ir ārvalstu pilsoņi. Tādējādi EST šajā lietā norādīja, ka OCTA likuma 28. pants rada diskrimināciju starp cietušajām personām atkarībā no to dzīvesvietas dalībvalsts.<sup>8</sup>

Vienlaikus EST uzsvēra, ka, lai gan direktīvas 2009/103/EK 3. panta pirmajā daļā<sup>9</sup>, ciktāl šajā tiesību normā ietverta atsauce uz „visiem vajadzīgiem pasākumiem”, nav paredzēts, ka katrai dalībvalstij jānodrošina, lai apdrošināšanas sabiedrības segtu visus zaudējumus, tomēr obligātās apdrošināšanas seguma ierobežojums attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu radītajiem zaudējumiem nevar tikt attaisnots, pamatojoties tikai uz cietušās personas dzīvesvietas dalībvalsti. Tāpat EST norādīja, ka šis konstatējums neskar katras dalībvalsts tiesības, neizmantojot kritērijus, kas attiecas uz tās teritoriju, ierobežot evakuāciju izmaksu atlīdzināšanu, it īpaši, ja tehniskās iespējas veikt remontu pieejamas daudz tuvāk par vietu, uz kuru pieprasīts evakuēt transportlīdzekli, un ja šī iemesla dēļ evakuācijas uz citu dalībvalsti izmaksas šķiet nesamērīgas.<sup>10</sup>

Turklāt, ņemot vērā, ka OCTA likuma 28. pants faktiski sastāv no divām daļām, t.i., pirmkārt, evakuāciju izdevumiem un, otrkārt, stāvvietas izmantošanas izdevumiem, EST vērsa uzmanību, ka no šīs tiesību normas neizriet, ka tā, ciktāl tajā paredzēts segt izmaksas, kuras radušās saistībā ar transportlīdzekļa turēšanu stāvvietā, kas nepieciešama „sakarā ar izmeklēšanu kriminālprocesā vai citu iemeslu dēļ”, jebkādā veidā nošķirtu personas, kuru dzīvesvieta ir Latvijā, no personām, kuru dzīvesvieta ir citā dalībvalstī. Tomēr nacionālajai tiesai, kas šajā gadījumā ir Polijas pirmās instances tiesa, jāvērtē, vai konkrētie apstākļi rada situāciju, kurā transportlīdzekļa turēšanu stāvvietā ir jāuzskata par „nepieciešamu citu iemeslu dēļ”, un vai šajā ziņā nepastāv atšķirīga attieksme atkarībā no bojātā transportlīdzekļa īpašnieka vai turētāja dzīvesvietas.<sup>11</sup>



Tādējādi faktiski Polijas pirmās instances tiesa vērtēs OCTA likuma 28. pantu un sniegs jau attiecīgi savu vērtējumu par OCTA likuma 28. pantā norādīto jēdzienu „nepieciešamu citu iemeslu dēļ”. Kāda ir tikmēr Latvijas likumdevēja rīcība šajā jautājumā, ņemot vērā EST lietu C-707/19 K.S.?

## Plānotie OCTA likuma grozījumi

Neapšaubāmi, EST spriedums lietā C-707/19 K.S. ir pamats pārskatīt OCTA likuma 28. pantu. Faktiski jau pati EST lieta C-707/19 K.S. ir bijusi par pamatu konkrētās tiesību normas pārskatīšanai. Lietā C-707/19 K.S. prejudiciālā nolēmuma lūgums EST iesniegts 2019. gada 23. septembrī, savukārt *ES Oficiālajā Vēstnesī* informācija par šo lietu publicēta 2020. gada 27. janvārī. Tas attiecīgi nozīmē, ka informācija par šo konkrēto lietu un prejudiciāliem jautājumiem bija publiski pieejama ilgi pirms paša sprieduma. Turklāt katra ES dalībvalsts saņem prejudiciālā nolēmuma lūguma lietas 2-3 mēnešu laikā pēc to iesniegšanas EST. Tādēļ izbrīnu nerada apstākļi, ka Finanšu ministrija 2020. gada 30. jūlijā Valsts sekretāru sanāksmē pieteica likumprojektu „Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā”.<sup>12</sup>

Kā izriet no šī likumprojekta un tā anotācijas, no OCTA likuma 28. panta paredzēts izslēgt šī panta pirmajā teikumā vārdus „Latvijas Republikas teritorijā”, jo OCTA likuma 28. panta redakcija var radīt neskaidrības tās piemērošanā atbilstoši direktīvas 2009/103/EK 3. panta redakcijai un mērķim. **Cietušajam, kura mītnes vieta atrodas citā dalībvalstī, ir jāsaņem atlīdzība par mantiskajiem zaudējumiem, kuri izpaužas kā pamatoti izdevumi par transportlīdzekļu evakuāciju uz mītnes vietu un transportlīdzekļu novietošanu stāvvietā arī citā dalībvalstī, ne tikai Latvijas teritorijā.**

Šī likumprojekta anotācijā norādīts, ka atbilstoši direktīvas 2009/103/EK 3. pantam kontekstā ar minētas direktīvas 9. pantu visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta, ietver arī pasākumus jebkuru zaudējumu segšanai, kuri radušies cietušajai personai, ja tās īpašums (transportlīdzeklis) negadījumā izraisīto bojājumu rezultātā jāevakuē uz cietušās personas mītnes vietu un ir pamatota nepieciešamība šo transportlīdzekli novietot stāvvietā arī citā dalībvalstī, ne tikai Latvijas teritorijā. Līdz ar to secināms, ka šie grozījumi sakārtos jautājumu ar OCTA likuma 28. pantu.

Pagaidām norādāms, ka konkrētais likumprojekts ir tikai izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē. Tomēr, ņemot vērā, ka EST pasludināja spriedumu 2021. gada 20. maijā, konkrētajam jautājumam būtu jābūt pavisam drīz virzīties uz priekšu, jo patlaban nepastāv šķēršļi likumprojekta virzībai un tā iesniegšanai Ministru kabinetā un pēc tam

attiecīgi Saeimā. Vienlaikus minētais nozīmē, ka **OCTA likuma 28. pants, kāds tas ir pašreizējā redakcijā, nebūtu jāpiemēro, bet jāvadās no EST sprieduma C-707/19 K.S., kā arī direktīvas 2009/103/EK 3. panta.**

## Cits piemērs par OCTA likumu

Vienlaikus ne mazāk svarīgi šajā kontekstā minēt arī OCTA likuma 35. panta 8. punktu. Minētā tiesību norma nosaka, ka apdrošinātājs vai Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs neatlīdzina ceļu satiksmes negadījuma dēļ negūto peļņu. Šāds regulējums OCTA likumā ietverts no 2004. gada 1. maija, un līdzīgs regulējums bija arī iepriekšējā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā. Pēdējā minētā likuma 34. panta 7. punktā bija noteikts, ka apdrošinātājs neatlīdzina ar ceļu satiksmes negadījumu saistīto negūto peļņu vai morālo kaitējumu.

Tomēr, kā izriet no direktīvas 2009/103/EK 1. panta 2. punkta, 3. un 9. panta, kā arī EST sprieduma lietā C-277/12 *Drozdovs*,<sup>13</sup> OCTA likums būtu jāgroza, izslēdzot no tā 35. panta 8. punktā norādīto izņēmumu. Tas tā ir, jo jebkura tiesību norma jāinterpretē atbilstoši tiesiskā regulējuma sistēmai un mērķim, kurā konkrētā tiesību norma ietilpst, nevis atrauti no tās. Tas faktiski nozīmē, ka, ņemot vērā direktīvas 2009/103/EK mērķi un norādītās tiesību normas, līdz brīdim, kad tiks veikti attiecīgi grozījumi OCTA likumā, tiesību normu interpretācijas rezultātā cietušajai personai būtu jāatlīdzina ceļu satiksmes negadījuma dēļ negūta peļņa, ja šāds zaudējumu veids radies un tā apmērs aprēķināms.

Tas tā ir vēl jo vairāk tādēļ, ka EST pasludināja spriedumu *Drozdova* lietā jau 2013. gadā, un Senāts uz šo apstākli vērsa uzmanību 2015. gada prakses apkopojumā OCTA lietās, uzsverot cita starpā, ka „tiesām jāņem vērā, ka OCTA likuma 35. pants izsmeļoši uzskaita gadījumus, kad apdrošinātājs vai LTAB var atteikties izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, taču šie atteikuma pamati jāvērtē no to atbilstības viedokļa OCTA regulējumam ES tiesībās”.<sup>14</sup> Minētais nozīmē, ka ilgstoša nacionālās tiesību normas negrozīšana, tādējādi pasliktinot personu stāvokli, ir pamats valsts atbildības gadījumam, kur persona var celt prasību pret valsti nacionālajā tiesā par tās tiesību aizskārumpu, kurš radies, valstij nenošķirnot atbilstību ES tiesībām.

MATERIĀLS TAPIS  
SADARBĪBĀ AR

**SORAINEN**

<sup>12</sup> VSS pieteiktais un izsludinātais likumprojekts «Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā».

Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?dateFrom=2020-06-16&dateTo=2021-06-16&text=%22Groz%C4%ABjumi+Sauszemes+transportl%C4%ABdzek%C4%BCu+%C4%ABpa%C5%A1nieku+civiltiesisk%C4%81s+atbild%C4%ABbas+oblig%C4%81t%C4%81s+apdro%C5%A1in%C4%81%C5%A1anas+likum%C4%81%22&org=0&area=0&type=0>.

<sup>13</sup> EST 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā C-277/12 *Drozdovs*.

<sup>14</sup> Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās, 2015. gads.

Pieejams: <https://at.gov.lv/lv/tiesu-prakse/tiesu-prakses-apkopojumi/civiltiesibas>.