Rīgā

|  |  |
| --- | --- |
| 19.08.2021 Nr. [LTAB numurs]  Uz 18.08.2021. Nr. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | **Finanšu ministrijai**  [pasts@fm.gov.lv](mailto:pasts@fm.gov.lv)  [Egita.Skibele@fm.gov.lv](mailto:egita.skibele@fm.gov.lv)  [Inese.Albova@fm.gov.lv](mailto:Inese.Albova@fm.gov.lv)  **Valsts kancelejai**  [pasts@mk.gov.lv](mailto:pasts@mk.gov.lv) |

***Par informatīvā ziņojuma projektu “Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējumu”***

Labdien!

Atbildot uz Finanšu ministrijas 18.08.2021. e-pasta vēstuli un izvērtējot precizēto informatīvā ziņojuma projektu “Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējumu” (turpmāk – informatīvā ziņojuma projekts), tam pievienoto Ministru kabineta sēdes protokollēmuma projektu “Par informatīvo ziņojumu “Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējumu”” (turpmāk - protokollēmuma projekts) un izziņu par atzinumos sniegtajiem iebildumiem, **biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”** (turpmāk – LTAB), kas saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (turpmāk – OCTA) likuma 43.panta pirmo daļu ir atbildīga par OCTA sistēmas sekmīgu darbību valstī atbilstoši savam darbības mērķim un uzdevumiem un kurai ar likumu ir noteiktas tiesības sniegt priekšlikumus jautājumos, kas saistīti ar OCTA, **uztur spēkā LTAB 04.08.2021. atzinumā Nr.07/02-16/78 “Par informatīvā ziņojuma saskaņošanu” izteiktos iebildumus** (*lūdzu skatīt 1.pielikumu*).

**Papildus jau iepriekš izteiktajiem iebildumiem sniedzam šādus iebildumus:**

1. Informatīvā ziņojuma projekta 7.sadaļa “Apdrošināšanas prēmijas samazinājuma iespējamas pārskatīšanas finansiālā ietekme uz Garantijas fondu” norādīti trīs iespējamie rīcības scenāriji atbilstoši LTAB izvērtējumam. Vēršam uzmanību, ka nevaram piekrist šajā sadaļā minētajam, jo **LTAB piedāvāja citus rīcības modeļus, detalizētu skaidrojumu katram no šiem rīcības modeļiem un priekšlikumus grozījumiem OCTA likumā**, bet tas netiek atspoguļots informatīvā ziņojuma projektā (*lūdzu skatīt 2.pielikumā LTAB piedāvātos risinājumus – rīcības modeļus turpmākajai rīcībai un priekšlikumus grozījumiem OCTA likumā*). Līdz ar to **informatīvā ziņojuma 7.sadaļa “Apdrošināšanas prēmijas samazinājuma iespējamas pārskatīšanas finansiālā ietekme uz Garantijas fondu” precizējama atbilstoši LTAB piedāvātajiem rīcības modeļiem vai attiecīgi izslēdzams šobrīd informatīvajā ziņojumā norādītais LTAB izvērtējums, kas nesakrīt ar LTAB viedokli un piedāvātajiem risinājumiem.** Uzskatām, ka LTAB piedāvātajiem rīcības modeļiem (*2.pielikums*) tomēr būtu jāparādās informatīvajā ziņojumā (pašā tekstā vai tā pielikumos).
2. **Informatīvā ziņojuma projekta sadaļa “Secinājumi un turpmākā rīcība” precizējama**, jo izvērtējums par OCTA likuma 14.pantā noteikto tiesisko regulējumu attiecībā uz apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu un iespējamo šā maksājuma samazinājuma pakāpenisku atcelšanu un turpmāko risinājumu nav atkarīgs no OCTA likuma grozījumu, kas stājās spēkā 2021.gadā (12.01.2021. un 01.07.2021.), finansiālās ietekmes izvērtējuma uz Garantijas fondu un tā apmēru. Turklāt jāapzinās, ka liela daļa (ap 40-50%) no esošajiem Garantijas fonda līdzekļiem jau ir “rezervētās” Garantijas fonda saistības apdrošināšanas atlīdzības izmaksām ceļu satiksmes negadījumā cietušajām trešajām personām, un papildu finansiālais slogs gaidāms nākotnē saistībā ar gaidāmajiem OCTA direktīvas (2009/103/EK) grozījumiem pārrobežu apdrošinātāju maksātnespējas gadījumos. Tomēr, gatavojot OCTA likuma 14.panta tiesiskā regulējuma izvērtējumu, nedrīkst aizmirst, ka Garantijas fonds tika izveidots pilnīgi citiem mērķiem (OCTA likuma 51.panta pirmā un otrā daļa) atbilstoši Latvijas starptautiskajām saistībām – apdrošināšanas atlīdzību izmaksām ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām, šo personu interešu aizsardzībai. Līdz ar to **OCTA likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējums jāveic, skatoties Garantijas fonda izveides mērķi un spēkā esošā regulējuma pirmsšķietamo atbilstību Satversmei** (*lūdzu skatīt 3.pielikumā LTAB izvērtējumu*), kā arī Latvijai saistošajām starptautiskajām prasībām. **Informatīvā ziņojuma projekts nesasniedz ar OCTA likuma pārejas noteikumu 24.punktu Ministru kabinetam dotā uzdevuma izpildi, t.i., informatīvā ziņojuma projekts nesniedz izvērtējumu par OCTA likuma 14.pantā noteiktā apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājuma iespējamo pakāpenisku atcelšanu un turpmāko risinājumu**. Līdz ar to informatīvā ziņojuma projekts ir papildināms, un tikai tad tālāk virzāms.

Vienlaikus informējam, ka nevaram piekrist Labklājības ministrijas apgalvojumam, ka informatīvā ziņojuma projekts būtu papildināms ar izvērtējumu par konkurences ietekmi OCTA prēmiju noteikšanā, veiktajām un ieplānotajām darbībām konkurences stiprināšanai, jo OCTA likuma pārejas noteikumu 24.punktā minētajam Ministru kabinetam dotajam uzdevumam ir pilnīgi pavisam cits mērķis – sniegt izvērtējumu par OCTA likuma 14.pantā noteikto tiesisko regulējumu un turpmāko risinājumu. Vēršam uzmanību, ka atlaižu piešķiršanas kārtība, kas noteikta ar OCTA likumu un kuru piemēro apdrošinātāji, pēc tam pierasot atlaižu kompensēšanu no Garantijas fonda saskaņā ar OCTA likuma 14.panta ceturto daļu un 51.panta trešās daļas 2.punktu, ir nesamērīga un neatbilstoša brīvas konkurences tirgus apstākļiem, jo Garantijas fonda līdzekļus veido pašu apdrošinātāju veiktie atskaitījumi no OCTA apdrošināšanas prēmijām (*par to detalizētāk lūdzu skatīt LTAB izvērtējumu 3.pielikumā*). Attiecībā uz OCTA prēmiju noteikšanu kopumā OCTA tirgus darbojas pēc tirgus ekonomikas principiem, konkurence tajā ir sīva. Labklājības ministrijas pieminētais Konkurences padomes 2019. gada jūnijā publicētais Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas tirgus uzraudzības noslēguma ziņojums un tajā paustie norādījumi bija izteikti kontekstā ar LTAB datu apkopošanu un publicēšanu, lai samazinātu pieprasītās informācijas apjomu (t.sk., pārtrauktu pieprasīt apdrošināšanas sabiedrībām peļņas un zaudējumu aprēķinu, parakstītās prēmijas un apdrošināšanas sabiedrību darbības rādītājus). Atbilstoši Konkurences padomes norādījumiem LTAB vairs neapkopo šo informāciju, kā arī samazināts LTAB mājaslapā publicējamās informācijas apjoms.

Pielikumā:

1.LTAB iebildumi - LTAB 04.08.2021. atzinums Nr.07/02-16/78 “Par informatīvā ziņojuma saskaņošanu”.

2. LTAB piedāvātie risinājumi – rīcības modeļi turpmākajai rīcībai.

3. Garantijas fonda izveides mērķis un spēkā esošā regulējuma pirmsšķietamā atbilstība LR Satversmei.

Ar cieņu,

LTAB valdes priekšsēdētājs

J. Abāšins

I.Gailīte 67114314

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

1.pielikums

biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”

19.08.2021. atzinumam

Rīgā

|  |  |
| --- | --- |
| 04.08.2021. Nr. 07/02-16/78  Uz 28.07.2021 Nr. 2.1-19/17//4270 | **Finanšu ministrijai**  [pasts@fm.gov.lv](mailto:pasts@fm.gov.lv)  [Egita.Skibele@fm.gov.lv](mailto:egita.skibele@fm.gov.lv) |

*Par**informatīvā ziņojuma saskaņošanu*

Biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” (turpmāk – LTAB) ir iepazinusies ar Finanšu ministrijas izstrādāto informatīvo ziņojumu “Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējumu” (turpmāk – informatīvā ziņojuma projekts) un tam pievienoto Ministru kabineta sēdes protokollēmuma projektu “Par informatīvo ziņojumu “Par Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 14.pantā noteiktā tiesiskā regulējuma izvērtējumu” (turpmāk – protokollēmuma projekts), un informē, ka LTAB izsaka šādus iebildumus:

LTAB **noteikti nepiekrīt**, informatīvajā ziņojumā izdarītajam secinājumam (informatīvā ziņojuma 11. lapa), *ka ņemot vērā 2021.gada (10.janvārī un 1.jūlijā) spēkā stājušās izmaiņas OCTA likuma 14.panta regulējumā, kas vienlaikus gan nosaka ierobežojumus, gan paplašina apdrošināšanas prēmijas samazinājuma saņēmēju loku, pašreizējā brīdī var sniegt tikai pirmsšķietamu šo grozījumu ietekmes novērtējumu, līdz ar to apdrošināšanas prēmijas samazinājuma pārskatīšana pašreizējā brīdī ir pāragra, jo būtu lietderīgi izvērtēt nesen spēkā stājušā regulējuma ietekmi ilgākā termiņā pirms atkārtotu grozījumu veikšanas.*

Pamatojums: Vēlamies uzsvērt, ka saskaņā ar OCTA likumu apdrošinātāji izveido un LTAB administrē Garantijas fondu, un tā **izveides mērķis ir** veikt zaudējumu atlīdzības izmaksu ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām, ja zaudējumus nodarījis neapdrošināts vai nenoskaidrots transportlīdzeklis, t.sk., gadījumā, kad ceļu satiksmes negadījums noticis ārpus Latvijas), vai ir iestājusies apdrošināšanas sabiedrības maksātnespēja (OCTA likuma 51. pants). Minētais regulējums īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīvā Nr.2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību noteikto dalībvalsts pienākumu un Zaļās kartes sistēmas dokumentos noteikto dalībvalsts pienākumu izveidot šādu fondu un nodrošināt tā darbību. Garantijas fonda izmantošana OCTA prēmijas samazinājuma (atlaižu) finansēšanai ir pretēja Garantijas fonda mērķim, turklāt, kā norādīts pašā informatīvā ziņojuma tekstā: “*pieņemot lēmumu par tālāko rīcību ar OCTA likuma 14.pantā noteikto regulējumu, būtu jāvērtē arī ietekme uz visu sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku interesēm*.” (informatīvā ziņojuma 9. lapa).

Līdz ar to izvērtējums par OCTA likuma 14.pantā noteikto tiesisko regulējumu attiecībā uz apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu un iespējamo šā maksājuma samazinājuma pakāpenisku atcelšanu un turpmāko risinājumu **nav atkarīgs no 2021. gada grozījumu finansiālās ietekmes izvērtējuma uz Garantijas fondu.**  Turklāt arī pašā informatīvā ziņojuma tekstā ir atrodamas norādes, ka 2021. gada grozījumu ietekme uz Garantijas fonda pirmšķietami vērtējama kā neitrāla.

Vienlaikus jāpiebilst, ka saskaņā ar OCTA direktīvas gaidāmajiem grozījumiem, kas šobrīd ir finiša taisnē un kuri dalībvalstīm būs jāievieš 24 mēnešu laikā pēc to publicēšanas (<https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2018_168>), izriet, **ka Garantijas fondam var tikt uzlikts papildus finansiālais slogs**. Ar plānotajiem OCTA direktīvas grozījumiem tiks ieviests jauns regulējums apdrošinātāja maksātnespējas gadījumā. Dalībvalstīm būs jāizveido vai jāpilnvaro iestāde, kas segs zaudējumus apdrošinātāja maksātnespējas/likvidācijas gadījumā. Līdz ar to būs jādomā par jaunu mehānismu – institūciju, kas Latvijas gadījumā būs šī kompensācijas iestāde – jauna institūcija vai jau esošais Garantijas fonds (visticamāk, ka tas būs jau esošais Garantijas fonds). Ja tiks noteikts, ka kompensācija cietušajiem jāmaksā no Garantijas fonda arī pārrobežu lietās kā gala maksātājam, tad būs jādomā, kā nodrošināt Garantijas fonda finansiālo stabilitāti, iespējams, paredzot arī atkaitījumus no OCTA polisēm, kas izdotas ārpus Latvijas, no Latvijā reģistrētiem apdrošinātājiem, kas sniedz OCTA pakalpojumus ārpus Latvijas un kas šobrīd nav LTAB (Garantijas fonda) biedri vai kas ir LTAB biedri, bet sniedz OCTA pakalpojumus ne tikai Latvijā.

Ņemot vērā norādīto LTAB aicina Finanšu ministriju kā risinājumu virzīt scenāriju, kas paredz grozījumus OCTA likumā, kas noteiktu OCTA likuma 14.panta otrajā un trešajā daļā noteiktā apdrošināšanas prēmijas samazinājuma pakāpenisku atcelšanu līdz 2025.gada 1.janvārim, proti, laika periodā no 2023.gada 1.jūlija līdz 2024.gada 31.decembrim prēmijas samazinājumu noteikt attiecīgi 20 un 15 procentu apmērā un atcelt to 2025.gada 1.janvārī. Šis rīcības scenārijs jau iepriekš ir padziļināti analizēts un apspriests, secinot, ka tā īstenošanas gadījumā tiktu rasts sabalansēts risinājums, nodrošinot pakāpenisku atteikšanos no novecojoša un Satversmei neatbilstoša regulējuma, vienlaikus paredzot pārejas periodu, lai rastu risinājumu mazāk aizsargātu sabiedrības grupu interešu nodrošināšanai un aizsardzībai.

Ar cieņu,

LTAB valdes priekšsēdētājs

J. Abāšins

I.Dzirnupe-Kundziņa, 67114317

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

2.pielikums

biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”

19.08.2021. atzinumam

**Piedāvātie risinājumi – rīcības modeļi turpmākajai rīcībai**

**1.rīcības modelis** – paliek spēkā atlaides personām ar invaliditāti un lauksaimniekiem, un tās tiek kompensētas no Garantijas fonda kā līdz šim (skat. 1.grafiku).

1.grafiks

Chart, waterfall chart

Description automatically generated

**Tiesiskās sekas:**

1. neatbilstība Garantijas fonda izveides mērķim un OCTA direktīvai 2009/103/EK, direktīvai 2009/138/EK (Maksātspēja II) un iespējama neatbilstība Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 91. un 105.pantam;
2. Garantijas fonda finansiālā stabilitāte nepārtraukti pakļauta riskam (samazinājumam), apdrošināšanas sabiedrībām praktiski nepārtraukti būs jāveic atskaitījumi divkāršā apmērā (4 gadu laikā atskaitījumu apmērs jau sasniegs 9 milj. EUR);
3. netiks novērsta līdz šim absurdā situācija, kad ar līdzšinējo atlaides mehānismu tiek vairāk atbalstīti sliktākie autovadītāji, kuriem ir sliktāka *Bonus-Malus* klase (jo sliktāka apdrošinājuma ņēmēja apdrošināšanas vēsture, jo lielāka apdrošināšanas prēmija, jo lielāka arī kompensējamā atlaide no Garantijas fonda);
4. netiks mazināta sociālā nevienlīdzība pašu personu, kurām pienākas atlaides, un pārējo apdrošinājumu ņēmēju vidū, jo no visu apdrošinājumu ņēmēju apdrošināšanas prēmijām tiek veikti atskaitījumi Garantijas fondā, lai rastu finansiālo nodrošinājumu atlaižu kompensēšanai no Garantijas fonda;
5. netiks nodrošināta tiesiskā vienlīdzība un novērsta privileģētā attieksme pret atsevišķu saimnieciskās darbības veicēju grupu.

**2. rīcības modelis -** atlaides personām ar invaliditāti un lauksaimniekiem tiek samazinātas uz pusi (attiecīgi 20% un 15%), un tās tiek kompensētas no Garantijas fonda (skat. 2.grafiku).

2.grafiks

Chart, waterfall chart

Description automatically generated

**Tiesiskās sekas:**

1. neatbilstība Garantijas fonda izveides mērķim un OCTA direktīvai 2009/103/EK, direktīvai 2009/138/EK (Maksātspēja II) un iespējama neatbilstība Satversmes 91. un 105.pantam saglabājas;
2. Garantijas fonda finansiālā stabilitāte ik pa laikam pakļauta riskam (samazinājumam, bet ne tik lielam kā 1.rīcības modeļa gadījumā), apdrošināšanas sabiedrībām ik pa laikam būs jāveic atskaitījumi divkāršā apmērā (4 gadu laikā atskaitījumu apmērs sasniegs 7 milj. EUR);
3. netiks novērsta līdz šim absurdā situācija, kad ar līdzšinējo atlaides mehānismu tiek vairāk atbalstīti sliktākie autovadītāji, kuriem ir sliktāka *Bonus-Malus* klase (jo sliktāka apdrošinājuma ņēmēja apdrošināšanas vēsture, jo lielāka apdrošināšanas prēmija, jo lielāka arī kompensējamā atlaide no Garantijas fonda);
4. netiks mazināta sociālā nevienlīdzība pašu personu, kurām pienākas atlaides, un pārējo apdrošinājumu ņēmēju vidū, jo no visu apdrošinājumu ņēmēju apdrošināšanas prēmijām tiek veikti atskaitījumi Garantijas fondā, lai rastu finansiālo nodrošinājumu atlaižu kompensēšanai no Garantijas fonda;
5. netiks nodrošināta tiesiskā vienlīdzība un novērsta privileģētā attieksme pret atsevišķu saimnieciskās darbības veicēju grupu.

**3. rīcības modelis -** atlaides personām ar invaliditāti un lauksaimniekiem pakāpeniski tiek samazinātas 3 gadu pārejas periodā, līdz tiek atceltas vispār 2025. gadā (skat. 3.grafiku)

Chart, bar chart

Description automatically generated3.grafiks

**Tiesiskās sekas:**

1. atbilstība Garantijas fonda izveides mērķim un OCTA direktīvai 2009/103/EK, direktīvai 2009/138/EK (Maksātspēja II) un Satversmes 91. un 105.pantam;
2. tiek nodrošināta Garantijas fonda finansiālā stabilitāte un pieaugums, apdrošināšanas sabiedrībām pirmos divus gadus vēl tikai jāveic atskaitījumi divkāršā apmērā (4 gadu laikā atskaitījumu apmērs sasniegs 5-6 milj. EUR);
3. tiek novērsta līdz šim absurdā situācija, kad ar līdzšinējo atlaides mehānismu tika vairāk atbalstīti sliktākie autovadītāji, kuriem ir sliktāka *Bonus-Malus* klase (jo sliktāka apdrošinājuma ņēmēja apdrošināšanas vēsture, jo lielāka apdrošināšanas prēmija, jo lielāka arī bija kompensējamā atlaide no Garantijas fonda);
4. tiek novērsta sociālā nevienlīdzība apdrošinājuma ņēmēju vidū;
5. tiek nodrošināta tiesiskā vienlīdzība un novērsta privileģētā attieksme pret atsevišķu saimnieciskās darbības veicēju grupu.

Ņemot vērā OCTA direktīvā 2009/103/EK minēto, proti, to, kādam mērķim Garantijas fonds ir izveidots un lai arī nākotnē Garantijas fonds spētu nodrošināt ar OCTA direktīvu noteikto – nodrošinātaugstu aizsardzības līmeni cietušajiem mehānisko transportlīdzekļu izraisītos negadījumos –, un

1. lai nodrošinātu atbilstību:
   1. ar OCTA likumu izvirzītajam mērķim un obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas būtībai segt zaudējumus ceļu satiksmes negadījumā cietušajām trešajām personām, ja zaudējumus nodarījis transportlīdzeklis, kas pakļauts OCTA apdrošināšanai saskaņā ar OCTA direktīvu,
   2. direktīvai 2009/138/EK (Maksātspēja II) (ja apdrošināšanas sabiedrībām ir uzlikts pienākums piešķirt atlaides, tad netieši valsts iejaucas apdrošināšanas prēmijas apmēra noteikšanas politikā) un Eiropas Savienības Tiesas judikatūrai par to, ka valsts nevar iejaukties apdrošināšanas prēmijas apmēra noteikšanas politikā[[1]](#footnote-1);
2. lai novērstu iespējamo neatbilstību Satversmes 91. un 105.pantā nostiprinātajām pamattiesībām (tiktu ievērots vienlīdzības princips un netiktu ierobežotas tiesības uz īpašumu);
3. lai novērstu līdz šim absurdo situāciju, kad ar līdzšinējo atlaides mehānismu tiek vairāk atbalstīti sliktākie autovadītāji, kuriem ir sliktāka *Bonus-Malus* klase (jo sliktāka apdrošinājuma ņēmēja apdrošināšanas vēsture, jo lielāka apdrošināšanas prēmija, jo lielāka arī kompensējamā atlaide no Garantijas fonda),
4. lai novērstu sociālo nevienlīdzību pašu personu, kurām pienākas atlaides, un pārējo apdrošinājumu ņēmēju vidū;
5. lai tiktu ievērots vienlīdzības princips un novērsta priviliģētā attieksme pret atsevišķu saimnieciskās darbības veicēju grupu.

**LTAB ierosina tālāk virzīt 3. rīcības modeli, vienlaikus veicot šādus grozījumus OCTA likumā:**

1. izslēgt 14.pantā otro, 2.1, trešo un ceturto daļu,
2. izslēgt 51.panta trešās daļas 2.punktu,
3. izslēgt 57.panta otrās daļas pēdējo teikumu,
4. Papildināt pārejas noteikumus ar 25.punktu šādā redakcijā:

“25. Grozījumi attiecībā uz šā likuma  14. panta otrās, 2.1, trešās un ceturtās daļas, 51. panta trešās daļas 2.punktu un 57.panta otrās daļas pēdējā teikuma izslēgšanu stājas spēkā 2025.gada 1.janvārī. No 2023. gada 1. jūlija līdz 2024. gada 31. decembrim:

1. šā likuma 14. panta otrajā daļā minētajam transportlīdzekļa īpašniekam apdrošinātāja noteiktās apdrošināšanas prēmijas maksājums tiek samazināts par 20 procentiem,
2. šā likuma 14.panta trešajā daļā minētajam transportlīdzekļa īpašniekam apdrošinātāja noteiktās apdrošināšanas prēmijas maksājums tiek samazināts par 15 procentiem.”

3.pielikums

biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”

19.08.2021. atzinumam

**Garantijas fonda izveides mērķis un spēkā esošā regulējuma pirmsšķietamā atbilstība LR Satversmei**

**I Garantijas fonda izveides mērķis**

No spēkā esošā tiesiskā OCTA regulējuma izriet, ka valsts ar likumu ir piešķīrusi apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumus (turpmāk – atlaides) noteiktam personu lokam, uzliekot par pienākumu komersantam paredzēt atlaides (līdz pat 40 procentiem no pakalpojuma cenas) noteiktām personu grupām, vienlaikus likumā paredzot, ka šī piešķirtā atlaide vēlāk tiek kompensēta no Garantijas fonda, kura ieņēmumus veido iemaksas (atskaitījumi no OCTA apdrošināšanas prēmijām) no privāto tiesību subjektiem – no šiem pašiem komersantiem – apdrošināšanas sabiedrībām, kas sniedz OCTA pakalpojumus un piedāvā OCTA polises.

No vienas puses, OCTA likuma 14.panta otrās un trešās daļas mērķis (sniegt atbalstu noteiktam personu lokam, piešķirot atlaides) varētu būtu saprotams, bet, no otras puses, šis atbalsta mehānisms, kas jau ilgstoši tiek īstenots praksē Latvijā, pēc savas būtības ir neatbilstošs, jo OCTA likums nav tas likums, kur būtu jāparedz šāda veida atbalsta mehānismi. Tā ir **vēsturiski mantota** no laika, kad vēl Latvijas valsts nebija iestājusies Eiropas Savienībā (turpmāk – ES) un kad valsts regulēja gan apdrošināšanas prēmijas apmērus, gan piešķīra atlaides[[2]](#footnote-2). Iestājoties ES, apdrošināšanas prēmijas apmēru regulēšanas politika ir nodota apdrošinātāju ziņā brīvas konkurences tirgū atbilstoši ES direktīvas 2009/138/EK (Maksātspēja II) prasībām[[3]](#footnote-3), no kurām izriet prasība, ka valsts nevar regulēt apdrošināšanas prēmijas apmēru lielumus. Arī Eiropas Savienības Tiesa (turpmāk – EST) ir atzinusi, ka valsts nevar noteikt apdrošināšanas prēmijas apmērus. **Ar likumu nosakot apdrošināšanas prēmijas atlaižu piešķiršanas nosacījumus, valsts zināmā mērā iejaucas privāto tiesību jomā un izkropļo tirgus politiku apdrošināšanas prēmijas noteikšanā**.[[4]](#footnote-4) Lai gan likumdevējam ir pienākums pēc zināma termiņa vēlreiz apsvērt, vai attiecīgais tiesiskais regulējums joprojām ir efektīvs, piemērots un nepieciešams un vai tas nebūtu kādā veidā pilnveidojams,[[5]](#footnote-5) attiecīgo tiesību normu atbilstība notikušajām objektīvajām izmaiņām līdz šim nav pietiekami izvērtēta.

OCTA polises esamība ir obligāts priekšnoteikums, lai personas ar transportlīdzekli piedalītos ceļu satiksmē, un to paredz Ceļu satiksmes likums[[6]](#footnote-6), tomēr OCTA polises iegāde ir privāttiesisks darījums, kura sniegšanas kārtību īpaši reglamentē sabiedrības interesēs[[7]](#footnote-7). Satversmes tiesa ir atzinusi, ka OCTA ir īpašs apdrošināšanas veids, kas atbilstoši ES normatīvo aktu prasībām kalpo ceļu satiksmes negadījumos cietušo sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku mantisko interešu aizsardzībai. OCTA sistēma kalpo mērķim aizsargāt cietušo trešo personu intereses, liekot nodrošināties pret neparedzamām sekām, kādas var rasties pēc ceļu satiksmes negadījuma.[[8]](#footnote-8) OCTA cenu nosaka apdrošināmie riski, nevis personas sociālais statuss.

**Atlaižu piešķiršanas kārtība**, kas noteikta ar OCTA likumu un kuru piemēro apdrošinātāji, pēc tam pierasot atlaižu kompensēšanu no Garantijas fonda saskaņā ar OCTA likuma 14.panta ceturto daļu un 51.panta trešās daļas 2.punktu, **ir nesamērīga un neatbilstoša brīvas konkurences tirgus apstākļiem**, jo Garantijas fonda līdzekļus veido pašu apdrošinātāju veiktie atskaitījumi no OCTA apdrošināšanas prēmijām. **Šāds regulējums  rada nesamērīgu slogu privātajam sektoram arī attiecībā uz šo atlaižu administrēšanu.**

OCTA polise nav nodoklim pielīdzināts maksājums, un tādēļ arī valsts rīcības brīvība šajā gadījumā nav vērtējama tāpat kā nodokļu politikā. Atbilstoši LR Satversmes tiesas secinātajam ikviens nodoklis ir solidārs maksājums, kas papildina valsts budžetu ar līdzekļiem, no kuriem tiek finansēti visai sabiedrībai nozīmīgi pasākumi, proti, tas ir veids, kādā personas uzņemas kopīgu atbildību par sabiedrības vajadzību apmierināšanu un Latvijas valsts uzturēšanu.[[9]](#footnote-9) Kā minēts jau iepriekš, tad Garantijas fonda līdzekļus, kas nav valsts budžeta līdzekļi, tos veido pašu apdrošinātāju veiktie atskaitījumi no OCTA apdrošināšanas prēmijām konkrētam mērķim – aizsargāt cietušo trešo personu intereses. OCTA un nodokļu mērķi un darbība ir pilnīgi atšķirīgi, lai arī tie abi noteiktos gadījumos ir obligāti maksājumi. Līdz ar to **OCTA likuma 14.panta otrā un trešā daļa paredz apdrošināšanas sabiedrību tiesību uz īpašumu ierobežojumu, jo nosaka konkrētu pienākumu vienai privātpersonai par labu citai personai uz vienas no privātpersonas rēķina.** OCTA likuma 14.panta otrā un trešā daļa ir jāvērtē nevis kā nodokļu politikas instruments, bet gan kā valsts noteikts mantisks ierobežojums vienai privātpersonai par labu otrai privātpersonai.

OCTA likuma 51.pantā ir noteikts, ka apdrošinātāji izveido un LTAB administrē Garantijas fondu.

**Garantijas fonda mērķis ir veikt atlīdzības izmaksas ceļu satiksmes negadījumā cietušajām personām**, ja zaudējumus nodarījis neapdrošināts vai nenoskaidrots transportlīdzeklis, iestājusies apdrošinātāja maksātnespēja, kā arī veikt izmaksas cietušajiem citos OCTA likumā paredzētajos gadījumos, t.sk., ja ceļu satiksmes negadījums noticis ārpus Latvijas Republikas (OCTA likuma 51.panta pirmā, otrā, ceturtā un piektā daļa). Minētais regulējums ir vērsts uz ceļu satiksmes negadījumā cietušo personu interešu aizsardzību (apdrošināšanas atlīdzības izmaksu) atbilstoši OCTA likuma mērķim, t.i., ir aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu intereses un reglamentēt tiesiskās attiecības starp transportlīdzekļu īpašniekiem, tiesīgajiem lietotājiem un apdrošinātājiem sakarā ar transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (OCTA likuma 2.pants).

OCTA likumā šāds regulējums ieviests, implementējot OCTA direktīvu prasības, kas šobrīd konsolidētās ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (turpmāk – OCTA direktīva).

OCTA direktīvas 10.pantā ir noteikts, ka katra dalībvalsts izveido vai pilnvaro iestādi, kas sniegtu kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota OCTA apdrošināšana. OCTA direktīvas 24.pantā ir noteikts, ka katra dalībvalsts izveido vai apstiprina kompensācijas iestādi, kas atbild par kompensācijas nodrošināšanu cietušajām personām, kuras cietušas negadījumā dalībvalstī, kas nav tās dzīvesvieta. Gan no OCTA direktīvas, gan no EST judikatūras, interpretējot OCTA direktīvas normas, nepārprotami izriet, ka OCTA direktīvu mērķis ir nodrošinātaugstu aizsardzības līmeni cietušajiem mehānisko transportlīdzekļu izraisītos negadījumos, un nekas nedrīkst kavēt šī mērķa īstenošanu un atņemt direktīvām to lietderīgo iedarbību. **Spēkā esošās** **OCTA likuma 14. panta otrās, trešās, ceturtās daļas un 51.panta trešās daļas 2.punkta redakcijas, kas vērstas uz atlaides piešķiršanu un tās kompensēšanu no Garantijas fonda, ir pretrunā OCTA direktīvas prasībām un EST atziņām un mazina ar OCTA direktīvu izvirzīto mērķu sasniegšanu**.

**Arī Satversmes tiesa ir atzīmējusi, ka Garantijas fonda līdzekļi ir izmantojami atbilstoši to mērķiem – “Garantijas fonda izveidošanas mērķis ir aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo mantiskās intereses**.”[[10]](#footnote-10) Šī fonda līdzekļu izmantošana sociāliem mērķiem nozīmē citu personu, kas iemaksā šos līdzekļus vai pretendēs uz izmaksām, tiesību ierobežošanu ārpus definētā mērķa.

**Vēsturiski ir izveidojies, ka apdrošinātāju piešķirtās atlaides tiek kompensētas no Garantijas fonda** (OCTA likuma 14.panta ceturtā daļa un 51.panta trešās daļas 2.punkts).Līdz 01.05.2004. valsts ar likumu[[11]](#footnote-11) un tam pakārtotajiem Ministru kabineta noteikumiem[[12]](#footnote-12) regulēja gan OCTA prēmijas, gan piešķīra atlaides, bet, **iestājoties ES, atbilstoši ES prasībām valsts prēmijas vairs nedrīkstēja regulēt, tas bija jāatstāj apdrošinātāju ziņā, tomēr atlaižu piešķiršanas kārtība un kompensēšana no Garantijas fonda tika saglabāta.** Savulaik šādu atlaižu politiku Latvija pārņēma no Igaunijas, bet tagad Latvija ir palikusi vienīgā valsts Eiropā, kur saglabājusies šāds arhaisks, OCTA direktīvai neatbilstošs regulējums.

**Garantijas fonda līdzekļus veido** (OCTA likuma 51.panta sestā daļa)**:** pamatā **1) apdrošinātāju atskaitījumi no OCTA prēmijām,** t.i., visi apdrošinājuma ņēmēji (t.sk. personas ar invaliditāti un lauksaimnieki, pensionāri, medmāsas, skolotāji, ugunsdzēsēji u.c.), slēdzot OCTA līgumus, sedz šīs atlaides, 2) **regresa kārtībā atgūtās summas un ieņēmumi no Garantijas fonda līdzekļu ieguldīšanas** (ņemot vērā ekonomisko situāciju valstī un Eiropā, šie ieņēmumi turpina samazināties). Faktiski tas nozīmē, ka **paši apdrošinājuma ņēmēji tiek nostādīti nevienlīdzīgā situācijā, vieniem piešķirot atlaides, bet citiem - nē.**

**Garantijas fonds zināmā mērā pat pārmaksā, kompensējot apdrošinātājiem piešķirtās atlaides**, **un pašus atlaižu saņēmējus nostāda nevienlīdzīgā situācijā**. Katram apdrošinājuma ņēmējam (klientam) tiek individuāli noteikta apdrošināšanas prēmija (maksājums), ņemot vērā transportlīdzekļa tehniskos datus, apdrošināšanas vēsturi u.c. kritērijus (OCTA likuma 13.pants). Piemēram,  ja apdrošinājuma ņēmējs ir izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, apdrošināšanas prēmija, visticamāk, paaugstināsies. **Jo sliktāka apdrošinājuma ņēmēja apdrošināšanas vēsture, jo lielāka apdrošināšanas prēmija, jo lielāka arī kompensējamā atlaide no Garantijas fonda, un tas savā būtībā ir nepareizi.** Šī absurdā situācija atspoguļota tālāk aprakstītajā piemērā. Proti, *pieņemot, ka apdrošināšanas līgumu slēdz 2 personas ar vienādu apdrošināšanas stāžu uz vienādiem vieglajiem transportlīdzekļiem (t.sk. marku), personai A ar labu apdrošināšanas vēsturi apdrošināšanas prēmijas sastāda 60 EUR, no kuras 24 EUR kā kompensācija (atlaide 40% apmērā) tiek segta no Garantijas fonda, savukārt personai B ar sliktu apdrošināšanas vēsturi apdrošināšanas prēmija ir 260 EUR, no kuras 104 EUR tiek segti kompensācijās (atlaide 40% apmērā) no Garantijas fonda.* Tātad persona, kura ir bīstamāka satiksmē, var saņemt lielāku atlaidi (aprakstītajā piemērā – par 80 EUR lielāku atlaidi) nekā persona, kuras braukšanas stils ir drošāks satiksmei.

Ja ir vēlme šāda veida atbalstu turpināt, būtu jāapsver, piemēram,  konstantas summas piešķiršana OCTA iegādei, lai novērstu sociālo nevienlīdzību gan to personu, kam pienākas atlaides, gan pārējo apdrošinājuma ņēmēju starpā, bet, kā jau iepriekš minēts, OCTA likums tomēr nebūs īstais likums, kur risināt valsts sociālā atbalsta pasākuma programmas.

**II Spēkā esošā regulējuma pirmsšķietamā atbilstība LR Satversmei**

OCTA likuma 14.panta otrā, 2.1, trešā un ceturtā daļa, tās skatot kopā ar OCTA likuma 51.panta trešās daļas 2.punktu, paredz:

1. apdrošināšanas sabiedrības un LTAB kā Garantijas fonda administrētāja iespējamo Satversmes 105.panta pirmajā teikumā noteikto tiesību uz īpašumu ierobežojumu saistībā ar to, ka apdrošinātājiem ar likumu noteikts pienākums piešķirt atlaides noteiktam personu lokam, bet LTAB ir uzlikts pienākums tās kompensēt no Garantijas fonda;
2. citu apdrošinājuma ņēmēju, no kuru apdrošināšanas prēmijām, apdrošināšanas sabiedrības veic atskaitījumus Garantijas fondā, iespējamo Satversmes 105.panta pirmajā teikumā noteikto tiesību uz īpašumu ierobežojumu;
3. pašu apdrošinājuma ņēmēju, kuriem tiek piešķirtas OCTA likuma 14.panta otrajā un trešajā daļā minētās atlaides, iespējamo Satversmes 91.pantā noteikto tiesību ierobežojumu saistībā ar to, ka lielāka atlaide pienākas tiem apdrošinājuma ņēmējiem, kuriem ir sliktāka apdrošināšanas vēsture, jo tiek noteikta lielāka apdrošināšanas prēmija un attiecīgi arī veidojas lielāka atlaide;

Līdz ar to ir jāveic pirmsšķietamais izvērtējums un atbilstība Satversmei, identificējot iespējamos riskus. To, vai iepriekš minētās tiesību normas atbilst vai neatbilst Satversmei, pilnībā var izvērtēt tikai un vienīgi Latvijas Republikas Satversmes tiesa. Tomēr tas neatbrīvo institūcijas no pienākuma pašām veikt pirmsšķietamu risku izvērtējumu.

**Satversmes 91.pants paredz**, ka “Visi cilvēki Latvijā ir vienlīdzīgi likuma un tiesas priekšā. Cilvēka tiesības tiek īstenotas bez jebkādas diskriminācijas.”

Tajā ir ietverts tiesiskās vienlīdzības princips, kas garantē vienotas tiesiskās kārtības pastāvēšanu. Tā uzdevums ir nodrošināt, lai tiktu īstenota tāda tiesiskas valsts prasība kā likuma aptveroša ietekme uz visām personām un lai likums tiktu piemērots bez jebkādām privilēģijām.[[13]](#footnote-13)

Likumā nav iespējams noregulēt katras personas konkrēto situāciju, tomēr likumam būtu jānodrošina pietiekami diferencēta attieksme, lai tā norma atšķirīgā tiesiskā un faktiskā situācijā neizraisītu neatbilstību Satversmes 91. panta pirmajā teikumā ietvertajam tiesiskās vienlīdzības principam.[[14]](#footnote-14)

Tiesiskās vienlīdzības princips liedz valsts institūcijām izdot tādas normas, kas bez saprātīga pamata pieļauj atšķirīgu attieksmi pret personām, kuras atrodas vienādos un pēc noteiktiem kritērijiem salīdzināmos apstākļos.[[15]](#footnote-15) Tikai tad, ja tiek konstatēts, ka pastāv objektīvs un saprātīgs pamats, tiesiskās vienlīdzības princips pieļauj atšķirīgu attieksmi pret personām, kas atrodas vienādos apstākļos, vai vienādu attieksmi pret personām, kas atrodas atšķirīgos apstākļos.[[16]](#footnote-16) Atbilstoši OCTA likumam visas personas, kas iegādājas polisi, ir vienādos apstākļos, tomēr šā likuma 14.panta otrā un trešā daļa paredz atšķirīgu attieksmi pret tām. Lai izvērtētu, vai šādai atšķirīgai attieksmei ir leģitīms mērķis un ievērots samērīguma princips, jāņem vērā turpmāk minētais. Pirmkārt, minētajām tiesību normām, iespējams, ir leģitīms mērķis vismaz daļā par personām ar invaliditāti, un šis mērķis varētu būt sabiedrības labklājības nodrošināšana. Ar OCTA likuma 14.panta otrajā daļā paredzēto līdzekli – atlaidi – šo mērķi kopumā var sasniegt, tomēr jāvērtē, vai nepastāv saudzējošāki risinājumi un atlaižu piešķiršanas pienākuma uzlikšana nerada nesamērīgu slogu apdrošinātājam, salīdzinot ar sabiedrības ieguvumu.[[17]](#footnote-17)

Ja analizē iepriekš pieminētās OCTA likuma normas, vērtējot to iespējamo atbilstību attiecīgajiem samērīguma principa pārbaudes testa elementiem, var nonākt pie šādiem secinājumiem:

1. privilēģijas (atlaides) tiek piešķirtas nevis visiem uzņēmumiem, bet tikai lauksaimniekiem, nenodrošinot vienotu tiesisko kārtību starp lielajiem un mazajiem lauksaimniekiem, no vienas puses, pretstatā citiem uzņēmējiem un pašnodarbinātajām personām, no otras puses. Nav saprotams, piemēram, ar ko lielie zemnieki būtu vairāk atbalstāmi par citās nozarēs strādājošajiem maziem un vidējiem uzņēmumiem, vai pašnodarbinātajiem;
2. grūti atrast objektīvus un sapratīgus argumentus tam, kas pamatotu to, kāpēc tiek pieļauta atšķirīga attieksme un paši apdrošinājuma ņēmēji tiek nostādīti nevienlīdzīgā situācijā – gan attiecībā uz tiem, kam piešķir atlaidi (lielāka atlaide tam, kuram sliktāka braukšanas vēsture[[18]](#footnote-18)), gan attiecībā uz to, ka šīs atlaides tiek segtas no citu apdrošinājumu ņēmēju saņemtajām apdrošināšanas prēmijām;
3. tiek uzlikts liels administratīvais un finansiālais slogs tikai vienam komercdarbības veidam – OCTA nozarei. Grūti atrast citu piemēru Latvijas tiesību sistēmā, kur vēl kādam komercdarbības veidam ar likumu būtu noteikts, ka jāpiešķir būtiskas atlaides daļai personu vai saimnieciskās darbības veicēju.

**Satversmes 105.pants paredz**, ka “Ikvienam ir tiesības uz īpašumu. Īpašumu nedrīkst izmantot pretēji sabiedrības interesēm. Īpašuma tiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu. Īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības vajadzībām pieļaujama tikai izņēmuma gadījumos uz atsevišķa likuma pamata pret taisnīgu atlīdzību.” Satversmes 105.pants paredz visaptverošu mantiska rakstura tiesību garantiju un neaprobežojas vienīgi ar īpašuma tiesībām. Ar "tiesībām uz īpašumu" saprotamas visas mantiska rakstura tiesības, kuras tiesīgā persona var izlietot par labu sev un ar kurām tā var rīkoties pēc savas gribas.[[19]](#footnote-19) Personas ekonomiskās intereses, kas saistītas ar komercdarbības veikšanu, arī ietilpst Satversmes 105.panta pirmā teikuma tvērumā.[[20]](#footnote-20)

Ja analizē iepriekš pieminētās OCTA likuma normas, vērtējot to iespējamo atbilstību Satversmes 105.pantam, secināms, ka OCTA nozarē strādājošo apdrošināšanas sabiedrību, kā arī LTAB kā Garantijas fonda administrētāja ekonomiskās intereses tiek ierobežotas brīdī, kad tiek piešķirtas atlaides OCTA likumā noteiktajam personu lokam un kad tās tiek kompensētas no Garantijas fonda. Ir arī ierobežotas citu apdrošinājuma ņēmēju, no kuru apdrošināšanas prēmijām, apdrošināšanas sabiedrības veic atskaitījumus Garantijas fondā brīdī, kad apdrošināšanas sabiedrība līguma noslēgšanas brīdī aprēķina OCTA prēmiju[[21]](#footnote-21).

Kā atzinusi Satversmes tiesa, nozīmīga loma OCTA sistēmas efektīvas darbības nodrošināšanā ir apdrošinātājam, kuram ir tiesības veikt transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, un tādēļ likumdevējam ir jāizvēlas tādi līdzekļi, kas iespējami mazāk ierobežotu apdrošinātā tiesības un intereses, turklāt neuzliekot nesamērīgi lielu slogu apdrošinātājam.

Arī taisnīguma princips prasa panākt iespējami taisnīgāku līdzsvaru starp dažādu sabiedrības locekļu pretrunīgajām interesēm.[[22]](#footnote-22) Privātpersonai attiecībā pret citu privātpersonu sociālajā jomā nevar uzlikt tādus pašus pienākumus kā valstij attiecībā ar privātpersonu, un šo pieeju Satversmes tiesa īpaši akcentēja gadījumos, kad saduras divu personu grupu intereses, no kurām vienai par labu noteikts mantisks pienākums pret otru (piemēram, nodrošināt mājokli vai saņemt mazāk naudas par nomu – lietās, kurās izstrādāti principi valsts sociālo funkciju pārnešanas pieļaujamībai uz privātpersonu).[[23]](#footnote-23)

OCTA likuma 14.panta otrā un trešā daļa pašas par sevi neizriet no OCTA mērķiem, bet gan saistītas ar valsts noteiktu sociālo funkciju. Šis uzdevums ir valsts atbildība, un tās nav samērīgi finansēt un nodrošināt citām privātpersonām, tostarp no Garantijas fonda līdzekļiem, kuru uzkrāšanai un izlietošanai ir pavisam cits mērķis. Turklāt ne visas grupas, kas minētas OCTA likuma 14.panta otrajā vai trešajā daļā, ir sociāli atbalstāmas. Tie var būt arī komersanti ar miljoniem lielu gada apgrozījumu. Turklāt, jo sliktāka bijusi apdrošināmā rīcība ceļu satiksmē, jo polise ir dārgāka un atlaide – lielāka. Šāda pieeja izjauc to līdzsvaru, ko likumdevējam prasa nodrošināt taisnīguma princips.

Līdz ar to valstij pastāv alternatīvi līdzekļi, tostarp izmantojot nodokļu politiku un sociālo palīdzību, lai mērķēti sasniegtu grupas, kurām nepieciešams atbalsts, tostarp, OCTA iegādei vai šo līdzekļu pilnīgai vai daļējai kompensēšanai. Turklāt apdrošinātājiem tiek uzlikts liels administratīvais un finansiālais slogs, lai gan leģitīmo mērķi var sasniegt ar indivīda tiesības mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, piemēram, sniedzot atbalstu caur valsts budžetu, nevis no vienas privātpersonu grupas līdzekļiem citām privātpersonām. Šāda valsts iejaukšanās, turklāt nav atbilstoša OCTA direktīvai (ja atlaides tiek kompensētas no Garantijas fonda), ES direktīvai 2009/138/EK (Maksātspēja II) (ja apdrošināšanas sabiedrībām ir uzlikts pienākums piešķirt atlaides, jo netieši valsts iejaucas apdrošināšanas prēmijas apmēra noteikšanas politikā) un EST judikatūrai par to, ka valsts nevar iejaukties apdrošināšanas prēmijas apmēra noteikšanas politikā, turklāt no ierobežojuma labumu gūst nevis visa sabiedrība kopumā, bet tiek izceltas tikai divas atsevišķas sabiedrības grupas, nenodrošinot Satversmes 91.pantā garantētās tiesības uz vienlīdzību.

1. Arī Eiropas Savienības Tiesa (turpmāk – EST) ir atzinusi, ka valsts nevar noteikt apdrošināšanas prēmijas apmērus. Ar likumu nosakot apdrošināšanas prēmijas atlaižu piešķiršanas nosacījumus, valsts zināmā mērā iejaucas privāto tiesību jomā un izkropļo tirgus politiku apdrošināšanas prēmijas noteikšanā (skat. EST 25.02.2003. spriedumu lietā C-59/01). [↑](#footnote-ref-1)
2. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma (pieņemts 13.03.1997, zaudējis spēku 01.05.2004.) 16.pants. [↑](#footnote-ref-2)
3. Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārapdrošināšanas jomā (Maksātspēja II) 21.panta 1.punktā minēts, ka dalībvalstis nepieprasa iepriekš apstiprināt vai sistemātiski sniegt ziņas par vispārīgajiem un īpašajiem apdrošināšanas noteikumiem, prēmiju lielumiem, par metodi prēmiju un tehnisko rezervju apjoma aprēķināšanai vai par veidlapām un citiem iespiedu dokumentiem, kurus sabiedrība gatavojas izmantot darījumos ar apdrošinājuma ņēmējiem vai sabiedrībām, kas veic cesiju vai retrocesiju. Šīs direktīvas 21.panta 2.punktā minēts, ka dalībvalstis nepatur spēkā vai neievieš noteikumu par iepriekšēju ziņojumu sniegšanu vai apstiprinājuma iegūšanu prēmiju likmju paredzētajai paaugstināšanai, ja vien tas nav ietverts vispārējā cenu kontroles sistēmā. [↑](#footnote-ref-3)
4. EST 25.02.2003. spriedums lietā C-59/01. [↑](#footnote-ref-4)
5. Satversmes tiesas 2012.gada 6.jūnija spriedums lietā Nr. 2011-21-01. [↑](#footnote-ref-5)
6. Saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 9.panta pirmo daļu Latvijas teritorijā ceļu satiksmē atļauts izmantot reģistrētus transportlīdzekļus, kuru konstrukcija un tehniskais stāvoklis atbilst Latvijā obligāti piemērojamo standartu un normatīvu prasībām, attiecībā uz kuriem ir veikta OCTA un kuriem ir dota atļauja piedalīties ceļu satiksmē. [↑](#footnote-ref-6)
7. OCTA likuma mērķis ir aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušo trešo personu intereses un reglamentēt tiesiskās attiecības starp transportlīdzekļu īpašniekiem, tiesīgajiem lietotājiem un apdrošinātājiem sakarā ar transportlīdzekļu īpašnieku un tiesīgo lietotāju civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (2.pants). [↑](#footnote-ref-7)
8. Satversmes tiesas 2018.gada 6.jūnija spriedums lietā Nr.2017-21-01. [↑](#footnote-ref-8)
9. Satversmes tiesas 2017.gada 19.oktoba spriedums lietā Nr.2016-14-01. [↑](#footnote-ref-9)
10. Satversmes tiesas 2004.gada 10.februāra spriedums lietā Nr.2003-21-0306. [↑](#footnote-ref-10)
11. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma (pieņemts 13.03.1997, zaudējis spēku 01.05.2004.) 16.pants. [↑](#footnote-ref-11)
12. ### Ministru kabineta 1997.gada 27.maija noteikumi Nr.199 “Noteikumi par sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijām, to palielināšanas un samazināšanas kārtību un apdrošinātāja atbildības limitiem” (zaudējuši spēku).

    [↑](#footnote-ref-12)
13. Satversmes tiesas 2019. gada 7. novembra sprieduma lietā Nr. 2018-25-01 16. punkts. [↑](#footnote-ref-13)
14. Satversmes tiesas 2017. gada 19. oktobra sprieduma lietā Nr. 2016-14-01 27.3. punkts. [↑](#footnote-ref-14)
15. Satversmes tiesas 2020. gada 16. jūlija sprieduma lietā Nr. 2020-05-01 8. punkts. [↑](#footnote-ref-15)
16. Satversmes tiesas 2005. gada 13. maija sprieduma lietā Nr. 2004-18-0106 secinājumu daļas 13. punkts. [↑](#footnote-ref-16)
17. Par pārbaudes testu plašāk skatīt: Satversmes tiesas 2002.gada 20.maija spriedums lietā Nr. 2002-01-03 un 2009.gada 19.novembra spriedums lietā Nr. 2009-09-03,kā arī 2015. gada 2. jūlija sprieduma lietā Nr. 2015-01-01 14. punkts. [↑](#footnote-ref-17)
18. Saskaņā ar OCTA likuma 13.panta pirmo daļu, noslēdzot apdrošināšanas līgumu, apdrošināšanas prēmijas apmērs transportlīdzekļa īpašniekam tiek noteikts, izvērtējot iepriekšējo apdrošināšanas līgumu darbības laikā izmaksāto apdrošināšanas atlīdzību skaitu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā konstatēto gadījumu skaitu, kad transportlīdzeklis vadīts, izdarot administratīvus pārkāpumus, par kuriem reģistrē pārkāpumu uzskaites punktus, un noziedzīgus nodarījumus pret satiksmes drošību, kā arī izvērtējot citus risku ietekmējošus faktorus. [↑](#footnote-ref-18)
19. Satversmes tiesas 2010.gada 20.aprīļa lēmums par tiesvedības izbeigšanu lietā Nr. 2009-100-03. [↑](#footnote-ref-19)
20. Satversmes tiesas 2014.gada 12.decembra spriedums lietā Nr. 2013-21-03. [↑](#footnote-ref-20)
21. Saskaņā ar OCTA likuma 12.panta otro daļu apdrošināšanas prēmijas apmēram, kas noteikts apdrošināšanas līguma slēgšanas brīdī, jābūt tādam, lai nodrošinātu apdrošināšanas līgumā noteikto saistību izpildi, kā arī segtu izdevumus, kas nepieciešami apdrošināšanas veikšanai. [↑](#footnote-ref-21)
22. Satversmes tiesas 2010.gada 15.marta spriedums lietā Nr.2009-44-01. [↑](#footnote-ref-22)
23. Satversmes tiesas 2006.gada 8.marta spriedums lietā Nr.2005-16-01 un 2009.gada 15.aprīļa spriedums lietā Nr. 2008-36-01. [↑](#footnote-ref-23)