Lietas Nr. C30703912
Lietas arhīva Nr. CA-0073-14

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā

Latgales apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija
šādā sastāvā: sēdes priekšsēdētāja tiesnese L.Mežale
tiesneses S.Vasiļevska, V.Lohova,
ar sekretāri I.Krušanovu

2014.gada 9.aprīlī izskatīja atklātā tiesas sēdē /pers. B/ apelācijas sūdzības par Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2013.gada 6.jūnija spriedumu civillietā /pers. B/ prasībā pret apdrošināšanas akciju sabiedrību „Balta" par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu.

Aprakstošā daļa

/pers. B/ 2012.gada 5.jūlijā iesniedza tiesā prasību pret apdrošināšanas akciju sabiedrību „Balta" par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu (lietas 4., 17.lapa), norādot, ka 2011.gada 3.septembrī notika ceļu satiksmes negadījums. Automašīna Hyndai I30, v/n /TL numurs/, vadītājs /pers. D/, pirms apdzīšanas sākuma nepārliecinājās par to, ka pa to pašu joslu priekšā braucošās automašīnas BMW 725, v/n /TL numurs/ vadītājs /pers. E/ rāda pagrieziena signālu, un ka pēc apdzīšanas viņš varēs atgriezties iepriekšējā braukšanas joslā, netraucējot apdzenamo transportlīdzekli, izraisīja ceļu satiksmes negadījumu, kurā cieta prasītājam piederošā automašīna BMW 725. /pers. D/ par notikušo sniedza atšķirīgu liecību, bet policija konstatēja abpusēju vainu.

2011.gada 28.septembrī AAS „Balta" reģistrēts zaudējumu atlīdzības pieteikums sakarā ar transportlīdzeklim BMW, v/n /TL numurs/, nodarītajiem bojājumiem. 2011.gada 4.oktobrī atbildētāja, pamatojoties uz policijas izziņu, kur vienā no administratīvo pārkāpumu protokoliem par subjektu norādīts /pers. E/, un ņemot vērā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 35.panta 3.punktu, nosūtīja paziņojumu par lēmumu atteikt apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

Par minēto ceļu satiksmes negadījumu tika izdalītas divas atsevišķas administratīvās lietas, vienā pārkāpējs bija norādīts /pers. E/, otrā /pers. D/. Taču ar Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja 2012.gada 26.aprīļa lēmumu izbeigta administratīvā lietvedība pret /pers. D/ un ar Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja 2012.gada 13.aprīļa lēmumu izbeigta administratīvā lietvedība pret /pers. E/.

Prasītājs uzskata, ka atlīdzība izmaksājama līdzīgās daļās, jo arī Valsts tiesu ekspertīzu biroja atzinumā teikts, ka nav iespējams noteikt personu atbildības pakāpi. Līdz ar to apdrošinātājam nav tiesību /pers. E/ noteikt vadītāja atbildības pakāpi 100%.

Minētajā situācijā, atsakot izmaksāt apdrošināšanas izmaksu prasītājam, atbildētāja ir pieļāvusi kļūdu, kuru nespēja labot un izmaksāt atlīdzību līdzīgās daļās, kā to nosaka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta 7.punkts, jo 2012.gada 13.martā atbildētāja akceptēja AS „BTA Insurance Company" zaudējumu atlīdzības pieteikumu sakarā ar transportlīdzekļa Hyundai I30, v/n /TL numurs/, bojājumiem.

Uzskata, ka atbildētājas nekompetences dēļ šobrīd jācieš apdrošināšanas ņēmējam, proti, šajā gadījumā prasītājam.

Saskaņā ar AAS „Balta" vērtējumu kopējā zaudējumu summa prasītāja transportlīdzeklim ir 1 217,54 *euro* (Ls 855,69). Ņemot vērā, ka nav nosakāma abu autovadītāju atbildības pakāpē, no atbildētājas prasītāja labā piedzenami zaudējumi 608,78 *euro* (Ls 427,85).

Prasītājs, pamatojoties uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta piekto un septīto daļu, Civillikuma 1779.pantu, lūdza tiesu piedzīt no AAS „Balta" viņa labā apdrošināšanas atlīdzības izmaksu par ceļu satiksmes negadījumā cietušo automašīnu BMW 725, v/n /TL numurs/, 608,78 *euro* (Ls 427,85) apmērā un visus tiesāšanās izdevumus.

AAS „Balta" 2012.gada 21.septembrī iesniedza rakstveida paskaidrojumus sakarā ar prasību (lietas 37.-39.lapa), norādot, ka prasību uzskata par nepamatotu un noraidāmu sekojošu apsvērumu dēļ.

Izvērtējot saņemtos materiālus, tostarp 2011.gada 4.oktobrī saņemto izziņu par ceļu satiksmes negadījumu no VP RRP KPP Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja, kurā norādīts, ka ceļu satiksmes negadījuma izraisītājs ir /pers. E/, un pamatojoties uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 35.panta 3.punktu, atbildētāja pieņēma lēmumu atteikt apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

Pieņemot lēmumu par apdrošināšanas atlīdzību, tika izvērtēti ceļu satiksmes negadījuma apstākļi, un atbildības noteikšanā tika ņemtas vērā Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodikas „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" 1.1.1.punkta rekomendācijas. Papildus atbildētājas pieņemtā lēmuma pareizību apstiprina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinums.

Atbildētāja, ņemot vērā iepriekš minēto, lūdz prasību kā nepamatotu noraidīt.

Ar Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2013.gada 6.jūnija spriedumu /pers. B/ prasība pret AAS „Balta" par apdrošināšanas atlīdzību noraidīta (lietas 60.-62.lapa).

Spriedums pamatots ar tālāk norādītajiem argumentiem.

Pirmās instances tiesa secināja, ka lietā nav strīda par to, ka 2011.gada 3.septembrī notika ceļu satiksmes negadījums, kurā sadūrās automašīna Hyndai I30, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. D/, un automašīna BMW 725, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. E/. Tāpat lietā nav strīda par to, ka neviens no minētājiem vadītājiem nav saukti pie administratīvās atbildības, vai būtu atzīti par vainīgiem ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā.

Izvērtējot izziņā par ceļu satiksmes negadījumu norādītos faktus, tiesa konstatēja, ka prasītāja automašīnai pēc ceļu satiksmes negadījuma konstatēti vizuāli bojājumi kreisajam priekšējam spārnam, motora pārsegam, priekšējam atdurstienim, labajam priekšējam lukturim, kreisajam priekšējam

lukturim, labajam priekšējam pagrieziena lukturim, kreisajam priekšējam pagrieziena lukturim, dekoratīvajam režģim un radiatoram. Savukārt /pers. D/ vadītajam transportlīdzeklim bojāts labais priekšējais spārns, kreisais priekšējais spārns, motora pārsegs, priekšējais atdurstienis, labais priekšējais lukturis, kreisais priekšējais lukturis, labais priekšējais pagrieziena lukturos, kreisais priekšējais pagrieziena lukturis, labās priekšējās durvis.

Tiesa, pamatojoties uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmo daļu un ņemot vērā Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2007.gada 31.oktobra spriedumu lietā Nr.SKC-546, 2008.gada 9.janvāra spriedumu lietā Nr.SKC-9, Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja metodisko norādījumu „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" 2.2.punktā noteikto pamatsituāciju, atzina, ka atbildētāja pamatoti izvērtējusi atbildības pakāpi automašīnas BMW 725 vadītājam /pers. E/ 100% un pamatoti atteica izmaksāt prasītājam apdrošināšanas atlīdzību.

/pers. B/ iesniedza apelācijas sūdzību par šo Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesas 2013.gada 6.jūnija spriedumu, norādot, ka pārsūdz spriedumu pilnā apmērā (lietas 64.-65.lapa).

Uzskata, ka pirmās instances tiesa nav objektīvi izvērtējusi visus lietas materiālus, nepareizi piemērojusi tiesību normas. Konkrētajā gadījumā tiesa savu spriedumu pamatojusi ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmo daļu, taču nav ņēmusi vērā šī likuma panta septīto daļu. Kā arī nav ņemti vērā ceļu satiksmes negadījuma konkrētie apstākļi, vairāku personu liecības, ka otrs automašīnas vadītājs, braucot lielā ātrumā, neievēroja /pers. E/ automašīnas iedegto pagrieziena rādītāju, uzsāka manevru, kā rezultātā notika sadursme. Tādējādi otrs autovadītājs pārkāpa Latvijas Administratīvā pārkāpuma kodeksa 149.^{9} panta otro daļu, Ceļu satiksmes noteikumu 70.pantu un 121.pantu.

Tiesa vērtējusi prasītāja atbildības apmēru, nekorekti piemērojot Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja metodiskos norādījumus „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšanā", turklāt spriedumā citētais 2.2.punkts nav atrodams minētajos metodiskajos norādījumos.

Spriedumā konstatēts, ka apdzīšana nav bijusi atļauta, tādēļ atzina atbildētāja vainas pakāpi par 100%, pamatojoties uz iepriekš minēto metodisko norādījumu 1.1.punktu, kas noteic, ka situācijā, kad apdzīšana ir atļauta, tad vainīgs, kurš nogriezās pa kreisi. Šajā gadījumā tiesa ir izdarījusi pretrunīgu secinājumu par vainas pakāpes noteikšanu.

Norāda, ka ekspertīzes slēdzienu devuši profesionāļi, tāpēc tiesa šajā gadījumā nevar precīzāk noteikt ceļu satiksmes negadījuma apstākļus, cēloņus, cēloņsakarības un izrietošās sekas. Turklāt jāņem vērā, ja mazsvarīgāki tiesību akti ir pretrunā ar likumu, tad piemērojamas likuma normas.

Šajā lietā ir ļoti daudz pretrunu, tāpēc tiesai bija jāņem vērā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta septītā daļa, kas atbilst izskatāmajam strīdam, proti, ja ir zināmas ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas, bet to pretrunīgo liecību dēļ nav iespējams noteikt šo personu atbildības pakāpi, tad, zaudējumus atlīdzinot, pieņem, ka atbildības pakāpe ceļu satiksmes negadījumā iesaistītajām personām ir vienāda.

Tiesa spriedumā ir atsaukusies uz Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2007.gada 31.oktobra spriedumu lietā Nr.SKC-546 un 2008.gada 9.janvāra spriedumu lietā Nr.SKC-9, kuros atzīts, ka apdrošinātājiem, vērtējot iesaistīto personu atbildības pakāpi, jāņem vērā notikuma apstākļi un Valsts policijas sastādītie dokumenti un pieņemtie lēmumi. No minētajām tēzēm izriet, ka apdrošinātājiem ir tiesības lemt par vainas pakāpi, bet jāņem vērā pierādītus faktus, esošos apstākļus, ekspertīzes slēdzienus. Apdrošinātājiem nav tiesību ignorēt kādu no pierādījumiem. Konkrētajā gadījumā apdrošinātāji nav ņēmuši vērā personu liecības par otra autovadītāja iespējamo vainu ceļu satiksmes negadījumā, nav ņēmusi vērā Valsts auto tehniskās ekspertīzes slēdzienu, ka vainīgā persona nav noskaidrojama.

Tiesa nav ņēmusi vērā, ka atbildētājas pārstāvis tiesas sēdē atzina, ka šajā gadījumā ir neiespējami noskaidrot vainīgo personu ceļu satiksmes negadījumā. Līdz ar to apdrošinātājam nebija tiesību atzīt viena autovadītāja atbildības pakāpi 100%.

Apelācijas sūdzībā, pamatojoties uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmo un septīto daļu, lūdz tiesu piedzīt no AAS „Balta" /pers. B/ labā atlīdzības izmaksu par ceļu satiksmes negadījumā cietušo automašīnu BMW 725, v/n /TL numurs/, 608,78 *euro* (Ls 427,85) apmērā un visus tiesāšanas izdevumus.

AAS „Balta" iesniedza rakstveida paskaidrojumu sakarā ar /pers. B/ apelācijas sūdzību (lietas 89.-90.lapa), norādot, ka apelācijas sūdzība ir nepamatota un noraidāma.

Atbildētāja nepiekrīt prasītāja apgalvojumam, ka spriedumā nav objektīvi izvērtēti lietas materiāli un pierādījumi, nepareizi piemērotas likuma normas un hierarhija.

Pirmās instances tiesa savā spriedumā pareizi un pamatoti, atbilstoši Civilprocesa likuma 5.pantam, ņēmusi vērā judikatūru, kur Senāts atzinis, ka apdrošinātājiem ir tiesības izvērtēt ceļu satiksmes negadījuma apstākļus.

Atbildētāja ir izvērtējusi visus lietā esošos materiālus un ir pieņēmusi atbilstošu lēmumu. Arī Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs atzinis atbildētājas lēmumu par pamatotu. No minētā izriet, ka situāciju vērtējuši arī Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja transporta trasaloģijas eksperti, kuri devuši tādu pašu atbildības sadalījumu autovadītājiem kā atbildētāja.

Prasītāja apelācijas sūdzībā minētais apgalvojums, ka otra transportlīdzekļa vadītājs braucis lielā ātrumā, ir nepamatots, jo lietā esošajos materiālos nav neviena pierādījuma minētajam apgalvojumam.

Uzskata, ka prasītāja apgalvojums, ka šim konkrētajam gadījumam ir jāpiemēro Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodisko norādījumu „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" 1.2.1.rekomendācijas, ir aplams, jo šīs rekomendācijas varētu tikt piemērotas, ja konkrētajā ceļa posmā būtu aizliegta apdzīšana. No lietā esošajiem materiāliem izriet, ka apdzīšana bija atļauta, tādēļ 1.1.1.rekomendācijas ir pareizi piemērotas.

Piekrīt prasītāja apelācijas sūdzībā minētajam, ka nav iespējams kazuistiski likumā paredzēt visus iespējamos gadījumus. Tomēr konkrētajā gadījumā minētā situācija pilnībā atbilst Metodisko norādījumu 1.1.1.punktā rekomendācijām.

Atbildētāja piekrīt, ka pirmās instances tiesa kļūdaini ir minējusi Metodisko norādījumu 2.2.punktā noteikto pamatsituāciju, tomēr lietas būtību tas nemaina un pirmās instances tiesa lietu vērtējusi pamatoti, ko apstiprina arī secinājumu daļā atsauce uz 1.1.1.punktā minēto pamatsituāciju.

Apelācijas instances tiesas sēdē prasītāja /pers. B/ pilnvarotais pārstāvis zvērināts advokāts Ojārs Ozoliņš uzturēja apelācijas sūdzību pēc tajā norādītajiem motīviem un lūdza apmierināt prasību pilnīgi.

Apelācijas instances tiesas sēdē atbildētājas pilnvarotā pārstāve zvērināta advokāte Jeļena Jaskova apelācijas sūdzībai nepiekrita un lūdza pilnīgi noraidīt prasību, atkārtojot rakstveida paskaidrojumos norādītos iebildumus.

Motīvu daļa

Noklausījusies lietas dalībnieku paskaidrojumus tiesai, pārbaudījusi un novērtējusi lietā esošos rakstveida pierādījumus, Latgales

apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija uzskata, ka prasība ir noraidāma.

Civilprocesa likuma 426.panta pirmā daļa noteic, ka apelācijas instances tiesa izskata lietu pēc būtības sakarā ar apelācijas sūdzību un pretapelācijas sūdzību tādā apjomā, kā lūgts šajās sūdzībās. Turklāt saskaņā ar Civilprocesa likuma 426.panta otro daļu apelācijas instances tiesa izskata tikai tos prasījumus, kas izskatīti pirmās instances tiesā. Prasības priekšmeta un pamata grozījumi nav pieļaujami.

No iepriekš minētās tiesību normas izriet, ka lietas izskatīšanas robežas apelācijas instances tiesā noteic:

1) prasības pieteikums (atbilstoši Civilprocesa likuma 192.pantam un 426.panta otrajai daļai apelācijas instances tiesa taisa spriedumu par prasībā noteikto prasības priekšmetu un uz prasībā norādītā pamata, nepārsniedzot prasījuma robežas);

2) pirmās instances tiesas spriedums (izskata tikai tos prasījumus, kas izskatīti pirmās instances tiesā);

3) apelācijas sūdzība (apelācijas instances tiesa izskata pēc būtības prasītāja celto prasību - vai nu pilnā apjomā, vai kādā tās daļā, atkarībā no apelācijas sūdzībā norādītā).

Tādējādi apelācijas instances tiesā izšķirams strīds par apdrošināšanas atlīdzības 608,78 *euro* (Ls 427,85) piedziņu, atbilstoši prasītāja apelācijas sūdzības argumentiem, bet proti, vai lietā ir pierādīti apstākļi, uz kuriem pamatots atteikums izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību minētajā apmērā.

Lietā puses neapstrīd, ka 2011.gada 3.septembrī notika ceļu satiksmes negadījums, kurā sadūrās automašīna Hyndai I30, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. D/, un automašīna BMW 725, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. E/. Tāpat lietā nav strīda par to, ka neviens no minētājiem vadītājiem nav saukti pie administratīvās atbildības, vai viņi būtu atzīti par vainīgiem ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā (lietas 18.-28., 40.lapa).

Prasītājs norāda, ka viņam pienākas apdrošināšanas atlīdzība par ceļu satiksmes negadījumā cietušo automašīnu 608,78 *euro* (Ls 427,85), kas aprēķināta kā ½ daļa no kopējās zaudējuma summas 1 217,54 *euro* (Ls 855,69), jo lietā nav iespējams noteikt atbildīgo personu vainas pakāpi (lietas 29.-31.lapa).

Atbildētāja norāda, ka kompetenta institūcija Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja konstatēja automašīnas BMW 725, v/n /TL numurs/ vadītāja vainu ceļu satiksmes negadījumā, līdz ar to saskaņā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 32.pantu, 33.panta trešo tika noraidīts /pers. E/ pieteikums par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 10.pantā deklarēto sacīkstes principu pierādījumus vāc un iesniedz puses, līdz ar to pierādīšanas pienākums vienādā mērā attiecas uz abām pusēm, kā tas arī paredzēts šā likuma 93.panta pirmajā daļā.

Šīs likuma normas izpratnē prasītājs iesniedzis (lietas 8.-12., 18.-28., 29.-30.lapa):

1. AAS „Balta" 2011.gada 4.oktobra lēmumu, ar kuru /pers. E/ atteikts izmaksāt apdrošināšanās atlīdzību.
2. Valsts tiesu ekspertīzu biroja 2011.gada 24.novembra konsultatīvo atzinumu Nr.11-1653, no kura redzams, ka nav iespējams noteikt, kurš no vadītājiem pirmais uzsāka manevra veikšanu – automašīnas Hyndai I30, v/n /TL numurs/ vadītājs, uzsākot apdzīšanas manevru, vai BMW 725, v/n /TL numurs/ vadītājs, veicot kreisā pagrieziena manevru.
3. administratīvās lietvedības materiālus, no kuriem izriet, ka neviens no vadītājiem par 2011.gada 3.septembra ceļa satiksmes negadījumu nav saukti pie administratīvās atbildības vai būtu atzīti par vainīgiem ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā.
4. 2013.gada 21.marta aprēķinu par transportlīdzekļa zaudējumiem 173,78 *euro* (Ls 122,13), kuru sastādīja eksperts /pers. M/.
5. 2011.gada 3.oktobra aprēķinu par transportlīdzekļa zaudējumiem 1043,76 *euro* (Ls 733,56), kuru sastādīja eksperts /pers. N/.

Savukārt atbildētāja lietā iesniedza (lietas 41.-46.lapa):

1. izziņu par ceļa satiksmes negadījumu, no kuras redzams, ka 2011.gada 3.septembrī sadūrās automašīna Hyndai I30, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. D/, un automašīna BMW 725, v/n /TL numurs/, kuru vadīja /pers. E/.
2. pušu saraksti par apdrošināšanās atlīdzības izmaksu.
3. Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinumu, kurā konstatēta automašīnas BMW 725, v/n /TL numurs/ vadītāja vaina 2011.gada 3.saptembra ceļu satiksmes negadījumā.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmā daļa, reglamentējot jautājumu par zaudējumu atlīdzību, noteic, ka apdrošinātāji, kas ir apdrošinājuši ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesisko atbildību, (..), ņemot vērā ceļu satiksmes negadījuma apstākļus un pamatojoties uz Valsts policijas sastādītajiem dokumentiem un pieņemtajiem lēmumiem, izvērtē un nosaka katras ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem.

Arī juridiskajā literatūrā ir izteikta atziņa, ka apdrošināšanas attiecībās nedrīkst formāli piemērot jēdzienus un definējumus no administratīvajām tiesībām, tostarp ceļu satiksmes likuma (*K.Torgāns. Saistību tiesības, II daļa. R:Tiesu namu aģentūra, 2008., 234.lpp.*).

No minētās tiesību normas izriet, ka Valsts policijas sastādītie dokumenti un lēmumi administratīvā pārkāpuma lietā nevar tikt atzīti par vienīgiem pamatiem ceļa satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības noteikšanai. Likumdevējs ir piešķīris apdrošinātājam tiesību katrā konkrētajā gadījumā izvērtēt ceļu satiksmes negadījuma apstākļus. Šīs tiesību normas nosacījumu izpēte kopsakarībā ar norādītā likuma 31.panta sesto daļu, kurā norādīts, ja ceļu satiksmes negadījumu izraisījusi viena persona, bet par zaudējumu nodarīšanu vai to apmēra palielināšanu ir atbildīgas arī citas ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas, zaudējumus atlīdzina, ņemot vērā ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personas atbildības pakāpi, ļauj secināt, ka apdrošinātājs, lemjot par apdrošināšanās atlīdzības izmaksu, nav saistīts tikai ar pieņemto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā.

Šādā atziņa par apdrošinātāja kompetenci, nosakot un izvērtējot katras ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem, izteikta vairākos Augstākās tiesas Senāta spriedumos (piemēram: *2007.gada 31.oktobra spriedums lietā Nr.SKC-546, 2008.gada 9.janvāra spriedums lietā Nr.SKC-9*).

Prasībā un apelācijas sūdzībā prasītājs norāda, ka no Valsts tiesu ekspertīzu biroja 2011.gada 24.novembra konsultatīvā atzinuma redzams, ka nav iespējams noteikt, kurš no vadītājiem pirmais uzsāka manevra veikšanu – automašīnas Hyndai I30, v/n /TL numurs/ vadītājs, uzsākot apdzīšanas manevru, vai BMW 725, v/n /TL numurs/ vadītājs, veicot kreisā pagrieziena manevru. Apelācijas instances tiesā prasītāja pārstāvis precizēja, ka šim atzinumam jādod priekšroka, jo atzinumu sastādīja neieinteresēti eksperti.

Konkrētajā gadījumā apdrošinātājs atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta sestajai daļai savu pieņemto lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksas atteikumu (atkārtoti) pamatojis ar ārpus tiesas kārtībā patstāvīgi veikto Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinumu Nr.04/02-24-93/63, kurā noteikta prasītāja atbildība (vaina) ceļu satiksmes negadījumā. Proti, tajā ir secināts, ka brīdī, kad automašīna BMW 725 uzsāka kreisā pagrieziena manevru, automašīna HYUNDAI 130 jau atradās apdzīšanas manevra izpildē, un saskaņā ar CSN 89.punktu automašīnas BMW vadītājam bija jādod ceļš transportlīdzeklim HYUNDAI 130, kas bija uzsācis apdzīšanu.

Civillietu tiesas kolēģija konstatē, ka Valsts tiesu ekspertīzu biroja 2011.gada 24.novembra konsultatīvajam atzinumam un Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinumam nav eksperta atzinuma tiesiskās dabas. Patiesībā iesniegtajiem dokumentiem ir rakstveida pierādījumu juridiskā daba, jo par eksperta atzinumu atbilstoši Civilprocesa likuma 121., 124.pantam var tikt atzīts tikai tiesas noteiktās ekspertīzes atzinums.

Atbilstoši Civilprocesa likuma 92.pantam tikai un vienīgi tiesa var noteikt, kuri pierādījumi ir nozīmīgi lietā būtisku apstākļu vai faktu noskaidrošanai. Izvērtējot pierādījumu attiecināmību, tiesa var ņemt vērā arī, vai pierādījumi lietā ir pietiekami, kā arī vai citi pierādījumi nav lieki un nevajadzīgi apgrūtinoši lietas izskatīšanai (Civilprocesa likuma 94.pants). Konkrētajā gadījumā abas puses iesniedza speciālista atzinumus, kurus tiesa savas kompetences robežās vērtē kopsakarā ar citiem pierādījumiem lietā.

No policijas materiāliem redzams, ka abu vadītāju paskaidrojumi ir pretrunīgi daļā par to, vai un kuram transportlīdzeklim bija iedegti kreisā gaismas virzienrādītāja brīdinājuma signāli. Ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk tekstā CSN) protokolā nav fiksēti negadījuma aculiecinieki, bet šīs personas kā lieciniekus savā iesniegumā norādīja pats prasītājs. Pie tam /Nosaukums/ darbnīcās, kurā atradās minētās personas (liecinieki), neatrodas pie autoceļa P5, bet gan atstatus no tā. Minētais radīja šaubas, ka liecinieki redzēja CSN faktu, kādi signāli darbojās vai nedarbojās abiem vadītājiem.

Šie motīvi un secinājumi izvērsti norādīti Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja 2012.gada 26.aprīļa lēmumā Nr.20-19/144, prasītājs šo lēmumu nav apstrīdējis.

Līdz ar to apelācijas instances tiesa atzīst, ka no minētajiem dokumentiem, uz kuriem prasītājs īpaši norādīja apelācijas sūdzībā, neizriet, ka otrās automašīnas vadītājs ir vainīgs ceļu satiksmes negadījumā, jo viņš brauca lielā ātrumā un tieši viņš neievēroja Ceļu satiksmes noteikumus.

Savā apelācijas sūdzībā prasītājs uzsvēra, ka apdrošināšanas atlīdzība būtu izmaksājama, pamatojoties uz Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta septīto daļu, jo, ja ir zināmas ceļa satiksmes negadījumā iesaistītas personas, bet to pretrunīgo liecību dēļ nav iespējams noteikt šo personu atbildības pakāpi, tad zaudējumu atlīdzinot, pieņem, ka atbildības pakāpe ceļu satiksmes negadījumā iesaistītajām personām ir vienāda. Šādos apstākļos pirmās instance tiesa nekorekti piemērojusi Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodiskos norādījumus un noteica tikai prasītāja vainu (100%) ceļu satiksmes negadījumā.

Savukārt atbildētāja ir norādījusi, ka tiesiskās attiecības jautājumā par zaudējuma atlīdzināšanu apspriežamas saskaņā ar norādīta likuma pirmo daļu, kas noteic, ka apdrošinātāji, kas apdrošinājuši ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesisko atbildību, vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, ņemot vērā ceļu satiksmes negadījumā apstākļus, izvērtē un nosaka katras ceļu satiksmes negadījumā iesaistītas personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem.

Civillietu tiesas kolēģija norāda, ka no Ministru kabineta 2005.gada 12.aprīļa noteikumiem Nr.251 „Transportlīdzekļu tehniskās ekspertīzes un tehnisko ekspertu sertificēšanas noteikumi", kas izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 37.panta piekto daļu, 1.punkta redzams, ka šie noteikumi nosaka kārtību, kādā veicama transportlīdzekļu tehniskā ekspertīze sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātajā apdrošināšanā un tehnisko ekspertu sertificēšana tehnisko ekspertīzu veikšanai.

Līdz ar to prasītāja apelācijas instances tiesā izteiktais precizējums, ka Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinums nav ņemams vērā, jo šī biroja eksperti ir ieinteresēti apdrošināšanas atlīdzības neizmaksāšanā, nav pamatots. Respektīvi saskaņā ar minēto noteikumu 33.2.punktu eksperts darbojas saskaņā ar Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja apstiprinātu tehnisko ekspertīzu metodiku.

Tādējādi Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja eksperti 2012.gada 5.jūnija atzinumā pamatoti piemērojuši Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodiskos norādījumus „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana", kas izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.pantu.

Konkrētajā gadījumā Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja eksperti 2012.gada 5.jūnija atzinumā Nr.04/02-24-93/63 pamatoti, ievērojot metodiskos norādījumus „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" 1.1.pamatsituācijas 1.1.1.apakšpunktu, secinājuši, ka brīdī, kad automašīna BMW 725 uzsāka kreisā pagrieziena manevru, automašīna HYUNDAI 130 jau atradās apdzīšanas manevra izpildē, un saskaņā ar CSN 89.punktu automašīnas BMW vadītājam bija jādod ceļš transportlīdzeklim HYUNDAI 130, kas bija uzsācis apdzīšanu. Līdz ar to savas kompetences robežās Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja eksperti noteica prasītāja atbildību (vainu) ceļu satiksmes negadījumā, piemērojot Metodiskos norādījumus „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana", bet proti, ceļu satiksmes negadījuma 1.1.pamatsituācijas 1.1.1.apakšpunktu, kad apdzīšana un nogriešanās pa kreisi ir bijusi atļauta.

Tādējādi Civillietu tiesas kolēģija atzīst, ka jautājumā par vainas pakāpes noteikšanu priekšroka dodama Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja ekspertu atzinumam. Savukārt, Valsts tiesu ekspertīzu biroja 2011.gada 24.novembra konsultatīvais atzinums Nr.11-1653, kurā nodibināts, ka nav iespējams noteikt, kurš no vadītājiem pirmais uzsāka strīdus manevra veikšanu, nav piemērojams.

Apelācijas instances tiesa uzskata, ka nav izšķirošas nozīmes apstāklim, ka pirmās instances tiesa, precīzi atspēkojot ceļu satiksmes negadījuma 1.1.pamatsituācijas 1.1.1.apakšpunkta īpašības, kļūdaini norādījusi šīs pamatsituācijas numuru.

Tādējādi, ievērojot policijas materiālos izklāstītos apstākļus par ceļu satiksmes negadījumu un Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja 2012.gada 5.jūnija atzinumā Nr.04/02-24-93/63 izteikto secinājumu, Civillietu tiesas kolēģija uzskata, ka lietā ir nodibināts, ka brīdī, kad automašīna BMW 725 uzsāka kreisā pagrieziena manevru, automašīna HYUNDAI 130 jau atradās apdzīšanas manevra izpildē, un saskaņā ar CSN 89.punktu automašīnas BMW vadītājam bija jādod ceļš transportlīdzeklim HYUNDAI 130, kas bija uzsācis apdzīšanu. Līdz ar to lietā noteikta prasītāja atbildība (vaina) ceļu satiksmes negadījumā, kas izslēdz pamatu Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta septītās daļas piemērošanai, uz ko ir norādījis prasītājs savā apelācijas sūdzībā.

Pamatojoties uz norādītajiem apstākļiem kopsakarā un savstarpējā sakarībā, Civillietu tiesas kolēģija uzskata, ka atbildētāja 2011.gada 4.oktobrī pamatoti atteikusi prasītājam izmaksāt apdrošināšanās atlīdzību, līdz ar to prasība kā nepamatota ir noraidāma.

Apelācijas instances tiesa atzīst, ka pirmās instances tiesa piemēroja Civilprocesa likuma un Civillikuma normas atbilstoši konstatētajiem faktiskajiem apstākļiem, līdz ar to pamatoti noraidīja prasību par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu.

Civillietu tiesas kolēģija ņem vērā, ka prasītājs īstenoja ar Civilprocesa likuma 74.panta otrās daļas 10.punktu un 413.pantu piešķirtās tiesības iesniegt apelācijas sūdzību, kurā sniedza priekšstatu par strīda faktiem, pierādījumiem, tiesību normu traktējumiem un citiem apstākļiem. Apelācijas instances tiesa, neievērojot apelācijas sūdzības motīvus, noraidīja prasību par apdrošināšanās atlīdzības piedziņu, pēc būtības izskatot lietu analoģiski pirmās instances tiesas nolēmumam.

Civilprocesa likuma 41.panta pirmās daļas un 44.panta otrās daļas ietvaros no atbildētājas prasītāja labā nav piedzenami tiesas izdevumi un ar lietas vešanu saistītie izdevumi.

Noskaidrots, ka lietā aprēķināti ar lietas izskatīšanu saistītie izdevumi par tiesas pavēstu un citu dokumentu piegādi 6,20 *euro* (Ls 4,36), kas radušies apelācijas instances tiesā un nav samaksāti iepriekš (lietas 97.lapa).

Tā kā ar Rīgas apgabaltiesas 2013.gada 30.septembra lēmumu prasītājs ir atbrīvots no tiesas izdevumu samaksas, tad ar lietas izskatīšanu saistītos izdevumus 6,20 *euro* (Ls 4,36) uzņemas valsts, kā to nosaka Civilprocesa likuma 42.panta norma.

Rezolutīvā daļa

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 432.-434.pantu Latgales apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija

n o s p r i e d a

noraidīt pilnīgi /pers. B/ prasību pret apdrošināšanas akciju sabiedrību „Balta" par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu.

Spriedumu var pārsūdzēt kasācijas kārtībā 30 dienu laikā no pilna sprieduma sastādīšanas dienas – 2014.gada 9.aprīļa, Augstākās tiesas Civillietu departamentā, iesniedzot kasācijas sūdzību Latgales apgabaltiesā un samaksājot drošības naudu 284,57 *euro* (Ls 200).

Tiesas sēdes priekšsēdētāja L.Mežale

Tiesnese S.Vasiļevska

Tiesnese V.Lohova