Lietas arhīva Nr. CA-0080-18/4
ECLI:LV:VAT:2018:0208.C39071416.1.S

SPRIEDUMS
Latvijas Republikas vārdā
Valmierā 2018.gada 8.februārī

VIDZEMES APGABALTIESAS CIVILLIETU TIESAS KOLĒĢIJA
šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētāja tiesnese I.Pinne
tiesneši Z.Cera un A.Bukavs
ar tiesas sēdes sekretāri S.Ābolu - Kalniņu
piedaloties prasītāja pārstāvim /pers. E/, advokātei G.Bemerei
atbildētāja pārstāvei advokātei I.Ķikutei

izskatīja atklātā tiesas sēdē civillietu SIA "GZ KIMI" prasībā pret /pers. F/ par zaudējumu piedziņu sakarā ar /pers. F/ apelācijas sūdzību par Valmieras rajona tiesas 2017.gada 18.janvāra spriedumu.

Aprakstošā daļa

Prasītāja SIA "GZ KIMI" griezusies tiesā ar prasību pret /pers. F/, lūdzot piedzīt no atbildētāja zaudējumus 10297,00 EUR un tiesas izdevumus (1.sēj.,1.1.4-12).

Atbildētājs, pamatojoties uz darba līgumu, strādājis pie prasītājas par kravas automobiļa/ autocisternas, kura pārvadā pienu, vadītāju no 2014.gada 15.novembra. Uz prasības celšanas brīdi darba tiesiskās attiecības ir pārtrauktas.

Atbildētājs 2015.gada 26.jūlijā plkst.00:28:59 uz ceļa Vestiena - Vietalva netālu no mājām " /pers. H/" Vestienas pagastā, Madonas novadā, izraisīja ceļu satiksmes negadījumu (nobrauca no ceļa braucamās daļas, kā rezultātā automašīna tika apgāzta). Ceļu satiksmes negadījuma (CSNg) rezultātā tika sabojāta prasītājai turējumā esošā automašīna Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, nodarot prasītājai zaudējumus 10297,12 EUR apmērā.

Izdruka no datorprogrammas Skybrake (bezvadu tehnoloģija transporta aizsardzībai, kontrolei, drošībai) apliecina, ka tieši norādītajā vietā un laikā atbildētājs izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, kas atbilst Ceļu satiksmes likuma 1.panta pirmās daļas 7.punkta noteikumiem. No programmas izdrukas redzams, ka /pers. F/ maršrutu sācis braukt 2015.gada 25.jūlijā plkst. 19:00, un visu laiku automašīnu ir vadījis ar gandrīz maksimālo braukšanas ātrumu 90km/stundā, jo automašīnai pie šī ātruma ir uzstādīts ātruma ierobežotājs. Tieši pirms ceļu satiksmes negadījuma automašīnu vadīja ar ātrumu 88,99 km/stundā, redzams, ka pēc avārijas no automašīnas iztek degviela un tek līdz 2015.gada 26.jūlija plkst.4:24:59.

2015.gada 30.jūnijā atbildētājs sniedza rakstveida paskaidrojumu par notikušā apstākļiem un konkrēti: "avarēju, jo uz ceļa iznāca briedis, pirmais (iespējams domāts briedis) dabūja ar priekšējo ratu un no otra (iespējams domāts briedis) nobijos un centos izvairīties, parāvu mašīnu uz sānu un trāpīju grāvs kanti, no kura izlīdu ārā, mašīnu piens sašūpoja (2500) un rāva uz otru pusi, spiedu bremzes, bet tās parādījās uz trešo spiedienu, mašīnu sanesa un apgāza uz sāniem, ātrums apmēram 65-75 km/h.... atjēdzos atpakaļceļā no Madonas slimnīcas, sazvanīju /pers. I/."

/pers.F/ Darba līguma 5.3.punktā ir noteikts, ka darbinieka pienākums ir gādāt par zaudējumu novēršanu, kā arī neveikt darbības, kas tieši vai netieši var radīt zaudējumus darba devējam; nekavējoties paziņot darba devējam par zaudējumu rašanās draudiem vai jau esošiem zaudējumiem. Darba līguma 5.4.punktā noteikts, ka darbinieka pienākums ir atlīdzināt zaudējumus , ja tie radušies darbinieka darbības vai bezdarbības rezultātā, vai ja darbinieks bez attaisnojoša iemesla neveic darbu, vai veic to nepienācīgi.

2015.gada 1.septembrī prasītājs iepazīstināja /pers. F/ ar Aktu Nr.1 par 2015.gada 26.jūlijā notikušo ceļu satiksmes negadījumu un radīto zaudējumu aprēķinu. /pers. F/ sevi par vainīgu ceļu satiksmes negadījumā neatzina, līdz ar to aktā minētajam nepiekrita.

/pers. F/ atteicās parakstīt arī piedāvāto vienošanos par zaudējumu atlīdzību.

Darba devējam, atbilstoši Darba likuma 79.panta otrās daļas noteikumiem ir tiesības celt prasību par zaudējumu atlīdzināšanu.

Darbinieks /pers.I/ rakstveidā apliecinājis, ka 2015.gada 26.jūlija naktī viņam zvanījis /pers. F/ un teicis, ka izraisījis ceļu satiksmes negadījumu, iebraucis grāvī, ka netālu no notikuma vietas dzīvojošā /pers. L/ telefoniski teikusi, ka aizvedusi /pers. F/ uz Madonas slimnīcu, kur /pers. F/ no medicīniskās palīdzības ir atteicies.

Darba laika uzskaites tabeles ieraksts apliecina, ka no 2015.gada 27.jūlija /pers. F/ ir bijis slims, ko apliecina arī 2015.gada 27.jūlijā ģimenes ārstes /pers. M/ izsniegtā darba nespējas lapa /pers. F/, norādot pārejošās darbnespējas cēloni nevis ceļu satiksmes negadījumu, bet citu cēloni.

2015.gada 26.jūlijā pēc notikušā prasītājas pārstāvis /pers. E/ izbrauca uz ceļu satiksmes negadījuma vietu, to apskatīja, nofotografēja ceļa posmu, nofotografēja arī /pers. F/ vadītās automašīnas riepu nospiedumus (brauciena pēdas) uz ceļa, uz grāvja caurtekas, izbirušos stiklus, izlijušās degvielas pēdas, sasisto automašīnu. Salīdzinot notikuma vietā konstatēto, ka automašīnas riepu nospiedumi uz grantētā ceļa ir ļoti labi redzami un tie liecina, ka /pers. F/ vadītā automašīna ir braukusi taisnā virzienā, vispirms pārbraucot ar automašīnas labās puses ratiem grāvja caurtekai un pēc metriem piecdesmit, braucot ar ātrumu 88,99 km/stundā, iebraukusi kreisās ceļa puses grāvī. Tādā veidā autocisterna tikusi apgāzta. /pers. E/ uz ceļa nekonstatēja tādus apstākļus, kas atbilstu /pers. F/ norādītajam, ka automašīnai pirms apgāšanās ir strauji griezis stūri pa labi vai kreisi, vai strauji būtu bremzējis. Ne uz automašīnas priekšpuses, ne priekšējiem ratiem nekonstatēja pēdas, ko būtu atstājis kāds meža zvērs. /pers. F/ rīcības attaisnošana ar teikto, ka automašīnas priekšā izskrējis briedis, neiztur kritiku, jo šāda paskaidrojuma sniegšana no /pers. F/ bijusi jau atkārtota. Netieši par to, ka /pers. F/ vada automašīnu augstākā mērā vieglprātīgi, liecina fakts, ka 2015.gada 30.jūnijā plkst.2:39:21, vadot automašīnu Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT pa ceļu Jūdaži - Nītaure ar ātrumu 85/km/h, atbildētājs arī iebrauca ceļa malā, salaužot automašīnai dubļu sargu un bampera stūri. Arī toreiz /pers. F/ paskaidrojis, ka automašīnai priekšā izskrējis briedis un tāpēc iebraucis grāvī.

Ja ceļu satiksmes negadījumā būtu notriekts briedis, tad /pers. F/ būtu par ceļu satiksmes negadījumu jāpaziņo policijai saskaņā ar 2004.gada 29.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi" (CSN) (spēku zaudējuši ar 01.01.2016.) 50.punktu, bet /pers. F/ par notikušo neziņoja policijai.

Arī Madonas slimnīcā par ceļu satiksmes negadījumu nav teicis, jo tādā gadījumā Madonas slimnīcas pārstāvis par notikušo būtu ziņojis policijai. /pers. F/ arī savam ģimenes ārstam nav teicis, ka cietis ceļu satiksmes negadījumā. Minētais liecina, ka /pers. F/ jūtas vainīgs ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā un slēpj patieso negadījuma cēloni.

Pēc notikušā 2015.gada 26.jūlijā, sarunā ar /pers. E/, /pers. F/ atzina, ka iepriekšējā brīvdienā 2015.gada 25.jūlijā ir licis mājai jumtu un nav bijis laika gulēt. Teica, ka izbraucis reisā ātrāk, jo gribējis maršrutu izbraukt ātrāk, lai tiktu mājās atpūsties. Tas liecina, ka /pers. F/ 2015.gada 26.jūlijā vadīja automašīnu Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, būdams tādā mērā noguris, ka iebrauca grāvī un sasita automašīnu. Tādējādi /pers. F/ kā transportlīdzekļa vadītājs ir pārkāpis CSN 39.3.punktu par to, ka transportlīdzekļa vadītajam aizliegts vadīt transportlīdzekli, esot slimam vai arī tādā, mērā nogurušam, ka tas var ietekmēt transportlīdzekļa vadītāja darbspējas un ceļu satiksmes drošību.

Nepiekrīt atbildētāja paskaidrojumā norādītajam, ka 2,5 tonnas cisternā esošais piens automašīnu sašūpoja. Konkrētā cisterna ir paredzēta 18 tonnām piena un no iekšpuses aprīkota ar bremzējošām sienām (pret šūpošanos). Avārijas brīdī cisternā atradās niecīgs piena daudzums, kas nekādā veidā nevarēja cisternu iešūpot, lai tā no ceļa ieripotu grāvī.

Arī atbildētāja iebildumi, ka automašīnai bremzes parādījās uz trešo spiedienu, ir pilnīgi nepamatoti. Automašīnai ir tāda bremžu sistēma, kas neparedz spiest bremžu pedāli vairākas reizes, lai bremzes sāktu labāk bremzēt. Ņemot vērā faktu, ka neilgi pirms šī notikuma automašīna bija izgājusi tehnisko apskati, tad šāda atruna ir izdomāta, lai izvairītos no atbildības par izraisīto ceļu satiksmes negadījumu.

Darba likuma 86.panta ceturtā daļa nosaka, ka darbinieks, kura darbs saistīts ar zaudējumu rašanas paaugstinātu risku, atbild vienīgi tad, ja zaudējumi darba devējam nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ.

Civillikuma 1654.pants paredz, ka neuzmanība ir rupja, ja kāds rīkojas augstākā mērā vieglprātīgi un nevērīgi, vai mazāk rūpējas par viņam uzticētām svešām lietām un darīšanām nekā par savām paša, vai arī uzsāk tādu darbību, kuras kaitīgums un bīstamība nevarēja un nedrīkstēja palikt viņam nezināmi.

Prasītājs uzskata, ka /pers. F/ apzināti ir pārkāpis CSN 39.3. punktu un "Ceļu satiksmes likuma" 28. panta pirmās daļas 3.punktu, kā rezultātā notika CSNg, sabojājot automašīnu Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT. Ņemot vērā iepriekšminēto un saskaņā ar Civillikuma 1645.pantu /pers. F/ darbības, sēžoties pie stūres tādā mērā nogurušam, ka ceļa līkumā neizvēlējās drošu braukšanas ātrumu un iebrauca grāvī un sabojāja automašīnu, uzskatāmas par rupju neuzmanību.

Faktu, kāda izskatījās automašīna Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT pirms negadījuma, pēc negadījuma, remonta laikā un pēc remonta pabeigšanas apliecina pievienotās fotogrāfijas.

Automašīna Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, pēc 2015.gada 26.jūlija CSNg ir saremontēta, nomainot kabīni ar citu un saremontējot piena cisternu. Tā kā prasītājs automašīnu ir saremontējis, tad prasītājam ir tiesības prasīt zaudējumu atlīdzību.

Prasības pieteikumā norādīts uz konkrētu zaudējumu aprēķinu un apmēru 10297,12 EUR. Prasītājs kravas automašīnu Scania R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT (autocisternu), nomāja ar iznomātāju vienojoties, ka uz iznomāto automašīnu gulošās nastas, apgrūtinājumi, izdevumi ir jānes nomniekam (Civillikuma 2138.pants).

Uz prasības iesniegšanas dienu atbildētājs zaudējumus nav atlīdzinājis.

Prasības pieteikums pamatots ar Civillikuma 1654., 1771., 2138.pantu , 2347.panta otro daļu.

Atbildētājs par prasību tiesā iesniedzis rakstveida paskaidrojumu, prasību neatzīst (1.sēj.,l.l.141-144).

Atbildētāja ieskatā prasības pieteikumā ietvertā informācija ir pretrunīga un neatbilst lietas faktiskajiem apstākļiem.

2015.gada 25.jūlijā ap plkst.20.00 uzsācis darbu uz kravas automašīnu SCANIA GB6X2*4 ar reģistrācijas numuru 942 AVT. Automašīna no 23.jūlija atradās remontā, jo automašīnai bija bojāta elektronika un bremžu sistēma.

2015.gada 26.jūlijā, braucot pa Vestienas - Vietalvas ceļu, uz ceļa braucamās daļas atradās divi brieži. Izvairoties no sadursmes ar meža dzīvniekiem, notika CSNg, kā rezultātā automašīna nobrauca no ceļa braucamās daļas. Pirms nobraukšanas no ceļa, mēģinot izvairīties no meža dzīvniekiem, nestabilā krava (piens, kas atradās automašīnas mucā) sašūpoja mašīnu un bremžu neesamība (bremzes parādījās tikai pēc to nospiešanas trešo reizi) bija par pamatu CSNg. Tālāk notiekošo atceras neskaidri. CSNg vietā ieradās "Pumpuru" mājas saimnieki Aleksandrs un /pers. L/, kuru meita atbildētāju aizveda uz Madonas slimnīcu.

Slimnīcā tika sniegta pirmā medicīniskā palīdzība un norādīts, ka atbildētājam jāvēršas pēc tālākas medicīniskās palīdzības pie ģimenes ārsta. Pirmajā darba dienā pēc CSNg, proti, 2015.gada 27.jūlijā, vērsies pie ģimenes ārstes, kura atbildētājam konstatēja smadzeņu satricinājumu un izdeva darbnespējas lapu.

Automašīnas tehniskais stāvoklis bijis slikts. Ja no programmas redzams, ka atbildētājs maršrutu sācis braukt 2015.gada 25.jūlijā plkst.19:00, tad no šīs programmas ir redzams arī, ka maršruts tiek uzsākts no SCANIA centra Valmierā, kur automašīna tobrīd atradās remontā.

Maksimālais iespējamais braukšanas ātrums ar šo automašīnu bija 85 km/h. Automašīnu nav iespējams visu laiku vadīt ar maksimālo braukšanas ātrumu, jo pienu savācot, ir jāapstājas.

No prasības pieteikumam pievienotās darba laika uzskaites tabulas redzams, ka 2015.gada 25.jūlijā atbildētājs nav strādājis un nav bijis noguris.

Tā kā atbildētājs neuzskata, ka viņš būtu vainīgs pie norādītā apmēra zaudējumu nodarīšanas, tad prasītājas piedāvāto vienošanos nav parakstījis.

Prasītājas amatpersona /pers. E/ nav eksperts, kuram būtu speciālas zināšanas un līdz ar to viņa izdarītie secinājumi neatbilst lietas faktiskajiem apstākļiem pirms ceļu satiksmes negadījuma. Turklāt, kā sabiedrības valdes priekšsēdētājs /pers. E/ ir atbildīgs par automašīnu tehnisko stāvokli pārvadājumu drošai veikšanai.

Neatbilst patiesībai prasības pieteikumā norādītais, ka 2015.gada 25.jūlijā atbildētājs licis mājai jumtu un viņam nav bijis laika gulēt, ka viņš izbraucis reisā ātrāk, jo gribējis maršrutu ātrāk izbraukt, lai tiktu mājās atpūsties. Atbildētājam nav iespējams izbraukt reisā ātrāk, jo maršrutu nosaka prasītājas vadība, kura saskaņota ar personām, kas pienu nodod un piena savākšana nav iespējama pirms laika, kad piens ir izslaukts un atdzesēts. Turklāt, arī jumtu atbildētājs mājai nav licis.

Automašīnas cisterna ir paredzēta 18 tonnām piena. Prasītāja atzīst, ka uz CSNg brīdi automašīnā atradās 2,5 tonnas piena. Pretēji prasības pieteikumā norādītajam, konkrētās automašīnas iekšpuse nebija aprīkota ar bremzējošām sienām (pret šūpošanos) un tieši šis niecīgais piena daudzums bija par pamatu automašīnas apgāšanai.

Lai iestātos zaudējumu atlīdzināšanas priekšnosacījums, konkrētajā gadījumā ir jākonstatē, ka atbildētājs zaudējumus nodarījis ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ.

Kā redzams no lietā esošās transporta līdzekļa reģistrācijas apliecības kopijas, tad transportlīdzeklim 2015.gadā veiktas atkārtotas tehniskās apskates. Transportlīdzeklim arī pēc tehniskās apskates veikšanas bija tehniskas problēmas un automašīnai vairākas reizes mēnesī tika veikti remonti. Arī 2015.gada 25.jūlijā pirms maršruta uzsākšanas, transportlīdzekli paņēmis no SCANIA centra Valmierā.

Bremžu neesamība un apstāklis, ka konkrētās automašīnas cisternas iekšpuse nebija aprīkota ar bremzējošām sienām (pret šūpošanos), cisternā esošais mazais piena daudzums bija par pamatu CSNg, kura rezultātā bojāts transportlīdzeklis. Līdz ar to atbildētājs sevi par vainīgu neatzīst.

Atbildētājs apstrīd arī zaudējumu apmēru 10297,12 EUR. Izvērtējot prasības pieteikumam pievienotos remontus un maksājumus apliecinošos dokumentus, atbildētājs secina, ka faktiski transportlīdzekļa remonts pabeigts 2015.gada nogalē. Pēc atbildētāja rīcībā esošās informācijas, pārvadājumi ar šo transportlīdzekli tika veikti jau 2015.gada septembra mēnesī. Līdz ar to apšaubāmi ir dokumenti, kas apliecina it kā veiktos remontdarbus transportlīdzeklim un maksājumus, kas veikti par šiem remontdarbiem.

Pieļauj, ka ceļu satiksmes negadījuma rezultātā prasītājai ir radīti zaudējumi, taču ne prasības pieteikumā norādītajā apmērā. Tā kā zaudējumus atbildētājs nav radījis ne ar ļaunu nolūku, ne arī rupjas neuzmanības dēļ, tad konkrētajā gadījumā viņam neiestājas pienākums atlīdzināt prasītājai jebkādus zaudējumus, kas radušies konkrētā CSNg rezultātā.

Ar Valmieras rajona tiesas 2017.gada 18.janvāra spriedumu SIA "GZ KIMI" prasība apmierināta (1.sēj.,1.1.241-247).

Tiesa piedzinusi no /pers. F/ par labu SIA "GZ KIMI" 11437,22 EUR, kas sastāv no galvenā parāda 10297,00 EUR, valsts nodevas 621,16 EUR, ar lietas izskatīšanu saistītiem izdevumiem 10,52, EUR, kancelejas nodevas par liecinieku uzaicināšanu 8,54 EUR un izdevumiem advokāta palīdzības samaksai 500,00 EUR.

Tiesa noteikusi SIA "GZ KIMI" tiesības saņemt no /pers. F/ likumiskos 6% gadā no piedzītā, bet neatmaksātā galvenā parāda no sprieduma stāšanās likumīgā spēkā un termiņa tā labprātīgai izpildei notecēšanas līdz sprieduma izpildei. Procentu pieaugums apstājas, kad to daudzums sasniegs neatmaksātā galvenā parāda apmēru.

Tiesa atzinusi par pierādītiem un tādiem, par ko nav strīds, vairākus juridiskus faktus: ka starp prasītāju un atbildētāju laika periodā no 2014.gada 15.novembra līdz 2015.gada 7.oktobrim pastāvēja darba tiesiskās attiecības; ka 2015.gada 26.jūlijā plkst. 00.28.59 uz ceļa Vestiena – Vietalva, netālu no mājām " /pers. H/", Vestienas pagastā, Madonas novadā notika CSNg – prasītājai lietošanā esošā automašīna SCANIA R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, kuru vadīja atbildētājs, daļēji nobrauca no ceļa braucamās daļas un apgāzās uz sāniem; ka atbildētājs notikuma laikā pildīja darba pienākums – vadīja transportlīdzekli, savāca un pārvadāja pienu; ka iepriekš minētā CSNg laikā tika bojāts transportlīdzeklis SCANIA R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, un tika veikts tā remonts.

Lietā nepastāv strīds, ka fotogrāfijās (1.sēj., l.l.61-62) ir redzams transportlīdzeklis pēc CSNg un pēc tā remonta; ka prasītājas iesniegtajās fotogrāfijās (1.sēj., l.l.58-60) ir redzama CSNg vieta, fotogrāfija (1.sēj., l.l.59) ceļa nomalē redzamas transportlīdzekļa riteņu pēdas, kuras atstājis atbildētāja vadītais transportlīdzeklis CSNg laikā un fotogrāfijās (l.l.60) ir redzama CSNg vieta, kur transportlīdzeklis bija apgāzies uz sāniem.

Kā atzinusi tiesa, tad pusēm nepastāv arī strīds, ka attiecīgais transportlīdzeklis, saskaņā ar Civillikuma 2347.pantu, atzīstams par paaugstinātas bīstamības avotu. Savukārt saskaņā ar Darba likuma 86.panta ceturto daļu, darbinieks, kura darbs saistīts ar zaudējumu rašanās paaugstinātu risku, atbild vienīgi tad, ja zaudējumi darba devējam nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ.

Tiesa par nepierādītu atzinusi prasītājas apgalvojumu, ka atbildētājs transportlīdzekļa vadīšanu 2015.gada 25.jūlijā uzsācis, būdams iepriekš neizgulējis, t.i., būdams noguris, jo tas neapstiprinās ar citiem tiesas sēdē pārbaudītiem pierādījumiem.

Tāpat tiesa atzinusi par nepierādītu, ka transportlīdzeklis 2015.gada 25.jūlijā, atbildētājam uzsākot attiecīgo maršrutu piena savākšanai, nebūtu bijis tehniskā kārtībā, t.i., tādā tehniskā kārtībā, kas nepieļauj piedalīšanos ceļus satiksmē. Tas, ka periodiski veikti dažādi transportlīdzekļa remonta darbi, tiesas ieskatā pats par sevi nepierāda faktu, ka 2015.gada 25.jūlijā plkst. 19.48, uzsākot piena savākšanas maršrutu, transportlīdzeklis nebūtu bijis tehniskā kārtībā.

Tiesa atzinusi, ka nav nepieciešams veikt prasītājas un atbildētāja sniegto paskaidrojumu izvērtējumu attiecībā par vietu, no kuras 2015.gada 25.jūlijā atbildētājs uzsāka transportlīdzekļa vadīšanu, jo nav konstatēti apstākļi, kas pierādītu to, ka pirms maršruta uzsākšanas transportlīdzeklis nebūtu bijis tehniskā kārtībā.

Tiesa par nepierādītu atzinusi atbildētāja apgalvojumu, ka CSNg cēlonis būtu bijusi meža zvēru (divu aļņu vai briežu), iznākšana uz ceļa, jo arī tas nav pierādīts ar citiem lietā iesniegtajiem pierādījumiem.

Lai gan tiesas ieskatā varēja pastāvēt apstākļi – atbildētāja veselības stāvoklis, kas neļāva tūlīt veikt darbības, lai, saskaņā ar notikuma brīdī spēkā esošo 2004.gada 29.jūnija MK noteikumu Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi" 50.punktu, paziņotu par CSNg policijai, taču tas nav darīts arī vēlāk.

Vienlaikus tiesa konstatējusi, ka atbildētājs, sniedzot paskaidrojumus par transportlīdzekļa ātrumu īsi pirms CSNg, ir sniedzis dažādas versijas. Rakstveida paskaidrojumā darba devējam norādījis, ka ātrums bijis robežās no 65-75 km/h, bet tiesai sniedzis paskaidrojumus, ka ātrums bijis ne vairāk kā 45-50 km/h. Tādejādi tiesa atbildētāja paskaidrojumus par transportlīdzekļa vadīšanas ātrumu pirms CSNg ir vērtējusi kritiski.

Tiesa arī atbildētāja apgalvojumu, ka darba devēja iesniegtie Skybrake sistēmas dati par transportlīdzekļa braukšanas ātrumu būtu sagrozīti un nepatiesi, atzinusi par nepierādītu. Tādejādi tiesa atzinusi, ka Skybrake dati liecina, ka atbildētājs pirms CSNg ir vadījis transportlīdzekli ar ātrumu 88,99 km/h, t.i. vadījis pārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu, kas bija noteikts CSNg brīdī spēkā esošo 2004.gada 29.jūnija MK noteikumu Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi" 115.2.apakšpunktā.

Tāpat tiesa atzinusi par nepierādītu atbildētāja apgalvojumu, ka transportlīdzekļa cisternā nav bijis bremzējošo sienu, kas tādējādi nodrošina, ka piena daudzums tajā būtiski neietekmē transportlīdzekļa stabilitāti uz ceļa. Tiesa atzinusi, ka tieši atbildētājam, zinot kāds ir piena daudzums cisternā, bija jāvada transportlīdzeklis atbilstoši kravas īpatnībām, t.sk., izvēloties pareizo braukšanas ātrumu attiecīgajā ceļa posmā.

Tiesa arī atzinusi, ka ar tiesā sēdē uzklausīto liecinieku liecībām nav pierādīti visi atbildētāja izvirzītie iebildumi pret prasību.

Tiesa atzinusi, ka konkrētajā situācijā atbildētājs, pārkāpjot CSN, ir pieļāvis rupju neuzmanību – attiecīgajā ceļa posmā vadījis transportlīdzekli, kura pilna masa pārsniedz 7,5 t, pārsniedzot maksimāli pieļauto braukšanas ātrumu 80 km/h, un neatbilstoši kravas īpatnībām un ceļa apstākļiem.

Vienlaikus tiesa atzinusi, ka saskaņā ar Civillikuma 1771., 1772., 1779.pantā noteikto, atbildētājs, izraisot CSNg, ir nodarījis prasītājai zaudējumus 10297,00 EUR apmērā. Tiesai nav bijis pamata apšaubīt prasītājas iesniegto zaudējumu aprēķinu, jo tas pamatots ar rakstveida pierādījumiem, prasītājai bija jāveic iznomātā transportlīdzekļa remonts un tā ir veikusi visu izdevumu apmaksu.

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 195.pantu un Civillikuma 1765.pantu tiesa atzinusi prasītājas tiesības saņemt no atbildētāja 6 % gadā no piedzītās, bet nesamaksātās summas par laiku no sprieduma spēkā stāšanās līdz tā izpildei.

Atbildētājs /pers. F/ par Valmieras rajona tiesas 2017.gada 18.janvāra spriedumu iesniedzis apelācijas sūdzību, lūdzot prasību noraidīt (1.sēj.,1.1.249-256).

Apelācijas sūdzībā norādījis, ka lietā starp pusēm pastāv strīds par automašīnas tehnisko stāvokli pirms CSNg, proti, atbildētājam uzsākot darbu 2015.gada 25.jūlijā. Lietā pastāv strīds par automašīnai nodarīto zaudējumu apmēru, kuru prasītājai būtu tiesības prasīt no atbildētāja, ja zaudējumu tīšā nodarīšanā vainojams atbildētājs.

Uzskata, ka automašīnas tehniskais stāvoklis ceļu satiksmes negadījuma dienā bija slikts. Automašīnai jau ilgstoši bijusi bojāta elektronika un bremžu sistēma. Faktiski tiesa nav devusi vērtējumu lietā esošajiem pierādījumiem, aprobežojoties ar norādi, ka nav tikuši konstatēti apstākļi, kas pierādītu to, ka transportlīdzeklis nav bijis tehniskā kārtībā.

Tāpat nepiekrīt tiesas norādei, ka nav svarīgi no kurienes tika uzsākts konkrētais maršruts, proti, vai no prasītājas angāra vai Scania centra, kurā automašīna atradās remontā un tika izdota uz brauciena laiku.

Norāda, ka ņemot vērā paskaidrojumus, liecinieku liecības un arī lietas materiālos esošos rakstveida pierādījumus, tiesai bija pamats konstatēt, ka automašīnai esot tehniskā kārtībā, lai ar to droši veiktu pārvadājumus, nebūtu jāatrodas Scania centrā pirms maršruta uzsākšanas un tā nebūtu jānodod tur, beidzot maršrutu.

Attiecībā uz Skybrake sistēmas datiem atbildētājs ir norādījis, ka tie neatbilst faktiskajiem lietas apstākļiem, jo, pirmkārt, no Skybrake sistēmas datiem redzams, ka atbildētājs maršrutu uzsācis veikt prasītājas angārā „Jaunbrīnumi", Kocēnu pagastā, Kocēnu novadā, taču faktiski maršruts tika uzsākts SIA „Scania Latvia" Valmieras servisā. Par minēto tiesas sēdē liecinājis arī liecinieks /pers. U/.

Atbildētāja ieskatā tiesai konkrētajā lietā bija jāvērtē, vai automašīna, ar kuru atbildētājam bija uzdots veikt darba pienākumus, bija pilnīgā tehniskā kārtībā. Un tikai pēc tam bija vērtējams, vai lietā ir neapšaubāmi pierādījumi, ka atbildētājs ir pārkāpis CSN un, vai automašīnas tehniskais stāvokli nevarēja būt par pamatu CSNg izraisīšanai. Atbildētājs jau savos rakstveida paskaidrojumos bija norādījis par bojāto elektroniku un bremžu sistēmu. Tiesa nav vērtējusi SIA "Scania Latvia" sniegto informāciju un liecinieku /pers. V/ un /pers. U/ liecības gan par automašīnas atrašanos remontā, gan tās tehnisko stāvokli un Skybrake sistēmas datiem. Automašīnai bija uzstādīta braukšanas ātruma režīma kontrole, kas vispār neļāva ar automašīnu braukt ātrāk par 85 km/h. Tā kā sistēma uzrāda braukšanu, kas pārsniedz 90 km/h, tad šīs sistēmas dati ir apšaubāmi. Konkrētajai automašīnai arī piena cisternas sadalošā siena veidota nevis kā atsevišķs, bet gan kopīgs nodalījums, kas atļauj mazam daudzumam piena sašūpot automašīnu. Atbildētājs prasītājai, gan pirmās instances tiesai ir paskaidrojis apstākļus, kas bija par pamatu CSNg un nav pamats konstatēt ne ļaunu nolūku, ne rupju neuzmanību. Saskaņā ar Darba likuma 87.panta pirmo daļu, darbinieks pilnībā vai daļēji atbrīvojams no civiltiesiskās atbildības par darba devējam nodarītiem zaudējumiem, ja arī darba devējs pats- ar savie rīkojumiem vai nenodrošinot pienācīgus darba apstākļus vai darba aprīkojumu bijis vainīgs zaudējumu nodarīšanā.

Bez tam faktiski automašīnas remonts pabeigts tikai 2015.gada nogalē, taču tajā pašā laikā automašīna izmantota pārvadājumu veikšanai arī 2015.gada septembra, oktobra un decembra mēnešos. Tātad arī pārvadājumu laikā automašīnai veikti remontdarbi, kas apstiprina, ka tā nav bijusi visu laiku tehniskā kārtībā. Prasītājas aprēķinātā zaudējumu summa atbilst SIA "Scania Latvia" izsniegtajai nepieciešamajai remontdarbu tāmei, taču automašīnas remonts faktiski nav veikts SIA "Scania Latvia", bet gan pašu spēkiem un citur. Atsevišķus tāmē norādītos darbus vispār nevajadzēja veikt, jo tika nopirkta vesela kabīne, kura uzlikta bojātai automašīnai, kabīnei bija gan logu stikli, gan gaismas lukturi un spoguļi. Tas nozīmē, ka prasītāja aprēķinā iekļāvusi arī nepamatotas summas un to tiesas sēdē atzinusi pati prasītāja. Bez tam nepamatoti arī zaudējums palielināts uz pievienotās vērtības nodokļa summu. Prasītāja ir PVN maksātāja un atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma 92.pantam, prasītājai ir tiesības samaksāto PVN atskaitīt no valsts budžetā maksājamās nodokļu summas.

Lai atbildētājam būtu pamats atlīdzināt zaudējumus prasītājas aprēķinātajā apmērā, tad šim zaudējumu aprēķinam ir jābūt pamatotam, nevis balstītam uz pieņēmumiem un nepamatoti iekļautiem izdevumiem.

Šajā lietā būtisks ir apstāklis, ka prasītāja bija darba devējs, bet atbildētājs -darbinieks, kurš pakļaujas darba devēja rīkojumiem un prasībām.

Tiesas sēdē atbildētāja pilnvarotā pārstāve advokāte I.Ķikute apelācijas sūdzību uzturēja spēkā ar tajā norādītajiem argumentiem, motīviem, apstākļiem, lūdza prasību kā nepamatotu noraidīt. Paskaidroja, ka CSNg atbildētājs nav pieļāvis rupju neuzmanību vai ļaunu nolūku, bet tas noticis paša darba devēja vainas dēļ. Atbildētājam nav bijis iespējams atteikties no piena savākšanas, lai gan automašīnai ir bijušas dažādas tehniskas problēmas, tostarp bojātas bremzes. To apliecina fakts, ka automašīna gan pirms došanās reisā, gan pēc tam atradusies remontā. CSNg izraisītājs bijuši uz ceļa iznākušie meža zvēri, bojātā bremžu sistēma un piens, kas sašūpojoties, pieļāvis automašīnas apgāšanos. Pirmās instances tiesa bez pamata nav ņēmusi vērā ne atbildētāja paskaidrojumus, ne liecinieku liecības un paša centra Scania Latvia izsniegtās izziņas. Lūdz prasību noraidīt.

Prasītājas SIA "GZ KIMI" pārstāvis /pers. E/ apelācijas sūdzību neatzina, bet prasību uzturēja spēkā. Paskaidroja, ka CSNg ir vainojams atbildētājs un konkrēti viņa pārmērīgā vieglprātība, vadot automašīnu ar tādu ātrumu, kas dotajos ceļa apstākļos nav pieļaujams. Automašīnai bremzes bijušas pilnīgā kārtībā, arī programma Skybrake darbojusies kvalitatīvi, pirms tam automašīna izgājusi tehnisko apskati. Fakts, ka tā tikusi vispār remontēta nav pierādījums tehniskajām problēmām tieši uz CSNg brīdi. Jau iepriekš līdzīgs gadījums konkrētajam atbildētājam bijis 2015.gada jūnijā, kad arī viņš CSNg vainojis meža dzīvniekus. Lietā prasītāja ir iesniegusi visus samaksas dokumentus par veiktajiem remontiem un lai gan automašīnai pilnībā nopirkta jauna kabīne, tomēr no 4000 EUR tikai daļu prasītāja norādījusi kā zaudējumus. Visu to, kas bijis vēl vesels prasītāja ir izmantojusi remontā un nav ieskaitījusi zaudējumu summā.

Motīvu daļa

Civillietu tiesas kolēģija, noklausījusies pušu pārstāvju paskaidrojumus, pārbaudījusi un novērtējusi lietā iegūtos pierādījumus to kopumā, atzīst, ka apelācijas sūdzība nav pamatota, bet prasība ir apmierināma.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 430.panta trešo daļu fakti, kas konstatēti pirmās instances tiesā, apelācijas instances tiesā nav jāpārbauda, ja tie nav apstrīdēti apelācijas sūdzībā.

Lietā nav strīds par sekojošiem faktiem.

Atbildētājam /pers.F/, pamatojoties uz 2014.gada 14.novmbra darba līgumu, laika periodā no 2014.gada 15.novembra līdz 2015.gada 7.oktobrim pastāvēja darba tiesiskās attiecības ar prasītāju un viņš strādāja par kravas transportlīdzekļa, konkrēti piena autocisternas, vadītāju (1.sēj., l.l.21-22). Darba tiesiskās attiecības pusēm izbeigtas, pamatojoties uz 2015.gada 7.oktobra Rīkojumu par atbrīvošanu (1.sēj., l.l.20).

2015.gada 26.jūlijā plkst. 00.28.59 uz ceļa Madonas novadā Vestiena – Vietalva, netālu no mājām "/pers. H/", Vestienas pagastā, izraisīts ceļu satiksmes negadījums – prasītājam lietošanā esošā automašīna SCANIA R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, kuru vadīja atbildētājs, daļēji nobrauca no ceļa braucamās daļas un apgāzās. Nav strīda, ka atbildētājs notikuma laikā pildīja darba pienākumus – vadīja transportlīdzekli, savāca un pārvadāja pienu.

Lietā nav strīds, ka iepriekš minētā CSNg rezultātā tika sabojāts prasītājai turējumā esošais transportlīdzeklis SCANIA R124 GB6X24*2, valsts numurs 942AVT, kas vēlāk tika saremontēts par prasītājas līdzekļiem.

Kā jau konstatējusi pirmās instances tiesa, pusēm nav strīds, ka attiecīgais transportlīdzeklis, saskaņā ar Civillikuma 2347.pantu, ir atzīstams par paaugstinātas bīstamības avotu.

Lietā pusēm ir strīds par to, vai norādītā CSNg izraisīšanā atbildētājs ir vainojams tādā mērā, lai iestātos Darba likuma 86.pantā paredzētais pienākums atbildēt par darba devējam nodarītiem zaudējumiem, proti, vai zaudējumi nodarīti rupjas neuzmanības dēļ.

Civilprocesa likuma 432.panta piektā daļa noteic, ja tiesa, izskatot lietu, atzīst, ka zemākās instances tiesas spriedumā ietvertais pamatojums ir pareizs un pilnībā pietiekams, tā sprieduma motīvu daļā var norādīt, ka pievienojas zemākās instances tiesas sprieduma argumentācijai. Šādā gadījumā šā likuma 193.panta piektajā daļā noteiktos apsvērumus sprieduma motīvu daļā var nenorādīt.

Tiesas kolēģija atzīst pirmās instances tiesas spriedumā izvirzītos argumentus attiecībā uz atbildētāja pieļautu rupju neuzmanību par pareizu un pilnībā pietiekamu, līdz ar to pievienojas pirmās instances tiesas sprieduma argumentācijai šajā daļā. Apelācijas sūdzībā norādītie argumenti nav pamats pretēja sprieduma taisīšanai.

Darba likuma 86.panta pirmā daļa, uz kuru pamatota prasība, nosaka, ka ja darbinieks bez attaisnojoša iemesla neveic darbu vai arī veic to nepienācīgi vai citādas prettiesiskas, vainojamas rīcības dēļ ir nodarījis zaudējumus darba devējam, darbiniekam ir pienākums atlīdzināt darba devējam radušos zaudējumus. Panta ceturtā daļa nosaka, ka darbinieks, kura darbs saistīts ar zaudējumu rašanās paaugstinātu risku, atbild vienīgi tad, ja zaudējumi darba devējam nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ.

Civillikuma 1770.pantā noteikts, ka ar zaudējumu jāsaprot katrs mantiski novērtējams pametums. Katrs zaudējums, kas nav nejaušs, ir jāatlīdzina. Zaudējumu atlīdzības prasības apmierināšanai ir jākonstatē četri priekšnoteikumi: personas prettiesiska rīcība, šīs personas vaina, zaudējumu esamība un to konkrēts apmērs, cēloniskais sakars starp prettiesisku rīcību un zaudējumiem.

Izvērtējot iepriekšminētās tiesību normas, uz kurām pamatots prasījums, ņemot vērā, ka Darba likums un Civillikums ir vienāda juridiska spēka normatīvie akti, tiesa secina, ka Darba likuma normas, kas regulē darbinieka civiltiesiskās atbildības pamatu un apmēru ir speciālas tiesību normas attiecībā pret Civillikumu. Līdz ar to,

izskatot prasību, izlemjot jautājumu, vai /pers. F/ ir jāatlīdzina zaudējumi, kas prasītājai radušies ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, tiesai ne tikai jākonstatē Civillikuma priekšnosacījumi zaudējuma piedziņai, bet arī jāapsver, vai konkrētajā gadījumā nav konstatējami Darba likuma 86.panta ceturtās daļas nosacījumi, kas izslēdz darbinieka pienākumu atbildēt par zaudējumiem, izslēdz civiltiesisko atbildību. Tādējādi tiesai jākonstatē, pirmkārt, vai darbinieka darbs ir saistīts ar paaugstinātu zaudējumu rašanās risku un, otrkārt, vai zaudējumi nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ.

Izvērtējot Darba likuma 86.panta ceturtās daļas saturu, tiesai jāņem vērā arī Civillikuma 2347.panta nosacījumi attiecībā par paaugstinātas bīstamības avota jēdzienu. Likums uzskaita darbības, kas saistītas ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem, cita starpā nosaucot arī darbību ar transportu. Komentējot panta normu A.Bitāns norādījis, ka "vispārīgi ar paaugstinātas bīstamības avota darbību ir jāsaprot jebkura darbība, kuras veikšana (realizācija) rada paaugstinātu varbūtību zaudējumu (kaitējuma) nodarīšanai sakarā ar cilvēka nespēju veikt pilnu kontroli pār to, kā arī darbības, izmantojot transporta līdzekļus." (Civillikuma komentāri. Saistību tiesības, 1998, 628.lpp.). Ņemot vērā faktiskos apstākļus un likuma tulkojumu, tiesai nav šaubu, ka /pers. F/ darba pienākumi bijuši saistīti ar paaugstinātu risku nodarīt zaudējumus un ir pamats piemērot Darba likuma 86.panta ceturtās daļas nosacījumus.

Līdz ar to tiesai ir jākonstatē atbildētāja vainas pakāpe. Tiesas kolēģija, izvērtējot lietā iegūtos pierādījumus, analogi pirmās instances tiesai uzskata, ka /pers. F/ norādītos zaudējumus, kas radušies remontējot satiksmes negadījumā bojāto kravas automašīnu ar piena cisternu, ir nodarījis rupjas neuzmanības dēļ.

Tiesā nav strīda par to, ka satiksmes negadījumu atbildētājs nav izraisījis ar ļaunu nolūku (Civillikuma 1641.pants), apzināti vēloties veikt tiesību aizskārumu. Uz to nenorāda arī prasītāja, uzskatot, ka vainas pakāpe ir rupja neuzmanība.

Civilprocesa likuma 93.pants paredz pušu pienākumu pierādīt faktus, uz kuriem tās pamato savus prasījumus vai iebildumus. Prasītājam jāpierāda savu prasījumu pamatotība, atbildētājam- iebildumu pamatotība. Tiesas kolēģija uzskata, ka prasītāja ir pierādījusi sava prasījuma pamatotību un lietā esošie pierādījumi ir pietiekoši, lai rastos pārliecība par notikušā apstākļiem, lai tiesa varētu konstatēt atbildētāja rupju neuzmanību.

Civillikuma 1645.pants nosaka, ka neuzmanība ir rupja, ja kāds rīkojas augstākā mērā vieglprātīgi un nevērīgi, vai mazāk rūpējas par viņam uzticētām svešām lietām un darīšanām nekā par savām paša, vai arī uzsāk tādu darbību, kuras kaitīgums un bīstamība nevarēja un nedrīkstēja palikt viņam nezināmi. Savukārt par vieglu neuzmanību (Civillikuma 1646.pants) atzīstams tās rūpības un čaklības trūkums, kāds vispār jāievēro krietnam un rūpīgam saimniekam. Civillikuma komentāros K.Torgāns norāda, ka "rupju neuzmanību var konstatēt tad, ja tiesību aizskārējs ne tikai nav izrādījis krietna un rūpīga saimnieka rūpību un čaklību un tātad nav veicis apstākļiem parasti atbilstošus pasākumus, lai nerastos tiesību pārkāpums, bet nav vispār neko darījis un veicis tikai dažus nebūtiskus, formālus pasākumus, lai pārkāpums nenotiktu, vai, kaut arī nevēlēdamies negatīvas sekas, tomēr ignorējis pasākumus. Šis kritērijs ir saistīts ar objektīvu vērtējumu, salīdzinot pārkāpēja attieksmi ar citu subjektu parasto rīcību atbilstīgos apstākļos" (Civillikuma komentāri. Saistību tiesības, 1998, 151.lpp.).

No lietas materiāliem ir redzams, ka CSNg noticis diennakts tumšajā laikā (īsi pēc pusnakts), līkumotā grants seguma ceļa posmā (1.sēj., l.l.58; 60), atbildētājam vadot piena pārvadājamo autotransportu.

2004.gada 29.jūnija Ministru kabineta Noteikumu Nr.571 "Ceļu satiksmes noteikumi" 34.punkts, kas bija spēkā uz CSNg brīdi, paredzēja, ka transportlīdzekļa vadītājam, braucot pa ceļiem, ir jāievēro šo noteikumu un citu ceļu satiksmi reglamentējošu normatīvo aktu prasības. Šo pašu noteikumu 112.paunkts noteica, ka transportlīdzekļa vadītājam jābrauc ar ātrumu, kas nepārsniedz noteiktos ierobežojumus, ņemot vērā transportlīdzekļa un kravas īpatnības un stāvokli, kā arī ceļa un meteoroloģiskos apstākļus (īpaši redzamību braukšanas virzienā). Noteikumu 115.2.punkts paredzēja, ka ārpus apdzīvotām vietām kravas automobiļu, kuru masa pārsniedz 7,5 t, braukšanas ātrums nedrīkst pārsniegt 80 km/h.

Tātad tieši atbildētājam kā transportlīdzekļa vadītājam bija jānovērtē, pa kādu ceļu (grants, līkumots) viņš vada transportlīdzekli ar piena kravu, jāņem vērā kravas īpatnības (nelielais piena daudzums) un jāizvēlas tāds braukšanas ātrums, kas garantē satiksmes drošību.

Kolēģijai tāpat kā pirmās instances tiesai nav pamats neticēt Skybrake sistēmas datiem (1.sēj., l.l.65, 66, 186, 188-189), jo šī sistēma paredzēta tieši automašīnas kustības apstākļu fiksēšanai. Minētie dati liecina, ka automašīnu pirms avārijas /pers. F/ vadījis, pārkāpjot ātruma ierobežojumus dotajā ceļa posmā jeb ar 88,99 km/h. Norādītos datus atbildētājs ir apšaubījis, bet lietā nav tādu pierādījumu, ka saistēmas dati būtu pārgrozīti, vai pati sistēma bojāta. Arī tiesas sēdē uzklausītais liecinieks mehāniķis /pers. V/ liecinājis, ka šī sistēma fiksē visu, ka iekārta bijusi kalibrēta, ka nekādu sūdzību par iekārtu neesot bijis. Viņš vispār nezina, vai sistēmas datus var izmanīt, un tik lielu ātruma atšķirību, kā norāda atbildētājs, sistēma nevarētu uzrādīt.

Lai gan /pers. F/ apgalvo, ka automašīnas ātrums bijis noregulēts uz 85 km/h un ātrāk vispār nav varēts pabraukt, tomēr minēto apgalvojumu tiesa neņem vērā. Prasītājas pārstāvis paskaidroja, ka ātrums bijis noregulēts uz 90 km/h, bet citu pierādījumu lietā par šo faktu nav un līdz ar to tiesa uzskata, ka minētajam apstāklim nav izšķirošas nozīmes, jo jebkurā gadījumā normatīvajos aktos pieļautais ātrums bijis 80 km/h. Kā jau norādījusi pirmās instances tiesa, tad atbildētāja paša paskaidrojumos figurē dažādi skaidrojumi par ātrumu, tajā skaitā 65 – 75 km/h, vēlāk jau 45- 50 km/h. Tādējādi atbildētāja paskaidrojumi par automašīnas ātrumu nav bijuši konsekventi, līdz ar to nav ticami.

Dotajā situācijā, kolēģija norādot, ka tieši atbildētājam bija jāizvēlas ceļa apstākļiem un kravas īpatnībām atbilstošais automašīnas ātrums, ņem vērā faktu, ka abi pirmās instances tiesas sēdē uzklausītie liecinieki /pers. U/ un /pers. V/, kuri arī bijuši notikuma vietā, ir liecinājuši, ka norādītajā ceļa posmā vispār bija jāizvēlas daudz mazāks ātrums, aptuveni 40-50 km/h, jo ceļa posms ir līkumots un nepārredzams, ar lielāku ātrumu grūti izbraukt līkumus.

Pie šādiem apstākļiem kolēģija arī atzīst, ka lietā nav nepieciešams padziļināti izvērtēt atbildētāja argumentu par atdalošām sienām piena mucā un to ietekmi uz piena sašūpošanu, jo lietā nav strīda, ka kravas īpatnības atbildētājam kā transportlīzdekļa vadītājam bija zināmas un tieši viņam pašam tās bija jāņem vērā, izvēloties atbilstošu ātrumu līkumotā ceļa posmā.

Kolēģijai tāpat kā pirmās instances tiesai nav pamats ticēt atbildētāja argumentiem par meža dzīvnieku iznākšanu uz ceļa, jo par to pierādījumu nekādu nav, ne uz automašīnas, ne ceļa malās nekas nav liecinājis par aļņu vai briežu ietekmi uz avārijas situāciju. Bez tam arī atbildētājam kā transportlīdzekļa vadītājam bija zināms un saprotams, ka viņš vada transportlīdzekli pa līkumotu un nepārredzamu ceļu lauku un meža apvidū un tādējādi pakļauj sevi un darba devēja mantu iespējamam riskam uzskriet uz ceļa iznākušiem dzīvniekiem. Tādējādi arī šī iemesla dēļ pašam transportlīdzekļa vadītājam bija pamats izvēlēties atbilstošu braukšanas ātrumu.

Kolēģijas ieskatā tieši uz transportlīdzekļa vadītāju gulstas pienākums izvērtēt pieņemamos braukšanas apstākļus un izvēlēties pareizo ātrumu, lai samazinātu avārijas risku līdz minimumam. Par to, ka atbildētājs vadījis transportlīdzekli lielā mērā vieglpratīgi un nevērīgi netieši liecina arī fakts, ka neilgi pirms tam, viņam vadot darba automašīnu, bijis līdzīgs gadījums, kad nobraucis no ceļa braucamās daļas un sabojājis transportlīdzekli. Minēto faktu atbildētājs nekad nav noliedzis. Minētais kolēģijas ieskatā liecina, ka /pers. F/, vadot transportlīdzekli, kuru viņam uzticējis darba devējs, un neizvēloties drošu braukšanas ātrumu, ignorējot kravas un ceļa apstākļus, ir pieļāvis rupju neuzmanību.

Kolēģija par nepamatotiem atzīst arī apelācijas sūdzībā norādītos argumentus, ka dotā automašīna nav bijusi tādā tehniskā kārtībā, lai nodrošinātu drošu braukšanu un avārijas iemesls bijis sliktais tehniskais stāvoklis, konkrēti, bojātas bremzes. Bez paša atbildētāja paskaidrojumiem un pieņēmumiem minētajam argumentam citu ticamu pierādījumu lietā nav. Civilprocesa likuma 104.panta pirmā daļa noteic, ka pušu paskaidrojumi, kuri ietver ziņas par faktiem, uz kuriem pamatoti iebildumi, atzīstami par pierādījumiem, ja tos apstiprina citi tiesas sēdē pārbaudīti un novērtēti pierādījumi. Kolēģija nekonstatē tādus pierādījumus, lai izdarītu atzinumu, ka automašīnai 2015.gada 25. un 26.jūlijā būtu bijusi bojāta bremžu sistēma. Uz minēto faktu nav norādīts ne SIA "Scania Latvia" dotajās atbildes vēstulēs advokātei, ne arī piestādītajos rēķinos par remontdarbiem. Arī liecinieks /pers. V/ tiesā liecinājis, ka bremzes automašīnai bija kārtībā, remonts bijis nepieciešams elektronikai, taču tas automašīnas tehnisko stāvokli nav ietekmējis un ar bremzēm tam nav bijis sakara. Automašīna 1-2 mēneši pirms CSNg ir izgājusi tehnisko apskati un bijusi darba kārtībā. Arī atbildētājs, kā transportlīdzekļa vadītājs, ne par kādiem bremžu bojājumiem nav sūdzējies. Lai gan lecinieks /pers. U/ liecinājis, ka pirms darba uzākšanas 2015.gada 25.jūlija vakarā ir aizvedis atbildētāju līdz SIA "Scania Latvija" centram, tomēr kolēģijas ieskatā pat pie apstākļiem, ja dotā automašīna dienu pirms reisa ir atradusies remontā, tas pats par sevi neliecina, ka automašīnai bijušas bojātas bremzes. Lai gan atbildētājs apelācijas sūdzībā norādījis, ka tiesa nav devusi vērtējumu tiem pierādījumiem, kuros fiksēti pierādījumi par automašīnas slikto tehnisko stāvokli, tomēr vienlaicīgi nav arī norādījis uz konkrētu pierādījumu, kas liecinātu par automašīnas bremžu nedarbošanos.

Līdz ar to kolēģija par pamatotu atzīst pirmās instances doto argumentu, ka konkrētajā lietā nav izšķirošas nozīmes apstāklim, no kuras vietas atbildētājs 2015.gada 25.jūlijā reisu sāka, jo jebkurs automašīnas remonts pats par sevi neliecina, ka nedarbojas bremžu sistēma.

Bez tam kolēģija par nepamatotu atzīst atbildētāja argumentu, ka viņam nebija iespējams atteikties no reisa ar bojātu automašīnu. Kolēģija uzskata, ka tieši transportlīdzekļa vadītājam, zinot, ka automašīnai ir nopietnas problēmas (nedarbojas bremzes, kā to skaidro atbildētājs) bija pienākums par to ziņot darba devējam un reisā nedoties, jo tieši transportlīdzekļa vadītājam ir pienākums pārbaudīt, vai transportlīdzeklis ir tehniskā kārtībā un ceļā uzraudzīt transportlīdzekļa tehnisko stāvokli (CSN 38.1., 38.2.pkt.). Neviens no pirmās instances tiesā uzklausītajiem lieciniekiem neliecina par to, ka atbildētājs kādam būtu sūdzējies par automašīnas tehnisko stāvokli, tieši otrādi, reisā viņš devās un brauca, neievērojot atļauto braukšanas ātrumu, ceļa un kravas stāvokli. Līdz ar to atbildētāja iebildums par it kā tehniskā kārtībā neesošu transportlīdzekli ir vērtējams kā mēģinājums mīkstināt savu vainu un izvairīties no atbildības. Par minēto netieši lietā liecina arī fakts, ka pēc CSNg ģimenes ārstei atbildētājs nosaucis citu iemelsu nevis avāriju. Atbildētāja pārstāve tiesas sēdē gan paskaidroja, ka tas darīts, lai pasargātu darba devēju no nepatikšanām, tomēr kolēģijai ir pamats šādu skaidrojumu vērtēt kritiski. Ja apstākļi būtu tādi, kā paskaidro atbildētājs, ka darba devējs viņam uzspiedis doties ceļā ar tehniskā kārtībā neesošu transportlīdzekli, tad attiecīgi atbildētājam aizstāvēt tādu darba devēju nebūtu nekāda pamata un loģiska izskaidrojuma. Līdz ar to kolēģijai nav pamats padziļināti pētīt datus par konkrētās automašīnas remontiem pirms CSNg, jo nekas neliecina par bremžu sistēmas bojājumiem vai citiem nopietniem bojājumiem tādā mērā, lai atzītu, ka avārijas iemesls tieši 2015.gada naktī uz 26.jūliju bija automašīnas tehniskais stāvoklis nevis ātruma pārsniegšana, ceļa stāvokļa un kravas īpatnību ignorēšana.

Ņemot vērā iepriekš norādīto, kolēģija atzīst, ka par nodarītajiem zaudējumiem šajā gadījumā ir atbildīgs /pers. F/, jo tie ir cēloniskā saistībā ar atbildētāja pieļautu rupju neuzmanību (vainojamību). Kolēģija atzīst, ka konkrētajos apstākļos atbildētājs ir rīkojies augstākā mērā vieglprātīgi un nevērīgi, nav veicis drošības pasākumus, kas novērstu ceļu satiksmes negadījumu un zaudējumu rašanos darba devējam. Konstatējot rupju atbildētāja neuzmanību, veicot darba pienākumus paaugstināta riska apstākļos,

likumdošana ir paredzējusi iespēju piedzīt zaudējumus no darbinieka.

Kolēģija arī atzīst, ka prasītāja kopumā ir pierādījusi nodarīto zaudējumu apmēru.

Minētais pierādīts ar lietā iesniegtajiem rēķiniem par transportlīdzekļa remontam nepieciešamajiem izdevumiem. Nav šaubu, ka transportlīdzekļa remontam nepieciešamās rezerves daļas ir iegādātas un remonts veikts pie dažādiem partneriem: tai skaitā IK /Nosaukums C/(1.sēj., l.l.43); /pers. AD/ (1.sēj., l.l.45); SIA /Nosaukums D/ (1.sēj., l.l.47); /pers. AE/ IU (1.sēj., l.l.49); SIA /Nosaukums E/ ir iegādāta lietota automašīna Scania 124, no kuras ir ņemta maiņai nepieciešamā kabīne (1.sēj., l.l.52). Kabīnes nomaiņa notikusi Scania Latvija SIA Valmierā.

Kā paskaidroja prasītājas pārstāvis, tad automašīnas kabīnes nomaiņa notikusi Scania Latvia SIA, kura veikusi arī norādīto nepieciešamo remonta detaļu, darba kopsavilkuma atspoguļojumu vienā kopējā tāmē (1.sēj., l.l.34, 35,36). Lietai ir pievienoti arī visi maksājumus apstiprinoši dokumenti (konta izraksti), kuri apliecina visu nepieciešamo izdevumu samaksu pakalpojumu sniedzējiem.

Tas, ka remontdarbi ir veikti pie dažādiem pakalpojumu sniedzējiem, kolēģijas ieskatā nenozīmē, ka attiecīgie izdevumi nebūtu vērtējami kā zaudējumi, jo nenoliedzams, ka automašīnai bijis nepieciešams mainīt kā kabīni, tā arī atjaunot pilnībā piekabi-piena cisternu. Kolēģija nepiekrīt atbildētāja iebildumiem, ka remonta izdevumu tāmē nepamatoti būtu ieskaitītas tādas pozīcijas kā kabīnes logu stikli, gaismas lukturi, spoguļi, jo iegādātā kabīne bijusi gan ar durvīm, gan logiem un spoguļiem. Kā paskaidroja tiesas sēdē prasītājas pārstāvis, tad SIA "Scania Latvia" ir kopumā veikusi visu izlietoto līdzekļu un materiālu, kā arī darba atšifrējumu, bet tas nenozīmē, ka automašīnai būtu divreiz mainītas durvis, logu stikli un spoguļi. Visa summa, par kādu iegādāta jaunā kabīne bijusi 4000 EUR, bet kā redzams no prasītājas sastādītā akta un attiecīgi SIA "Scania Latvia" sastādītās tāmes (1.sēj., l.l. 34, 54) , tad tāmē lietotās kabīnes vērtība, kas norādīta bez logiem, durvīm un spoguļiem, kā arī citām rezerves daļām, ir 2000 EUR. Tātad pārējās vērtības ir tikušas atšifrētas tikai papildus atsevišķi pa pozīcijām. Kolēģijai nav pamats uzskatīt, ka kādas no tāmē norādītajām pozīcijām nebūtu nepieciešamas automašīnas remontam, jo te jāņem vērā, ka konkrētais transportlīdzeklis tika apgāzts uz sāniem, kā rezultātā bojāta gan kabīne, gan piena cisterna, tātad viss transportlīdzeklis kopumā.

Kolēģija nepiekrīt arī atbildētāja argumentam, ka no zaudējumu apmēra atskaitāms pievienotās vērtības nodoklis, jo prasītājai ir tiesības to saņemt kā priekšnodokli no valsts. Lietā dotajā gadījumā nav tādu pierādījumu, ka no valsts budžeta prasītājai būtu atskaitīts PVN atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma 92.pantam. Tā kā lietā nav strīda par to, ka visas norādītās summas prasītāja no savas puses jau ir samaksājusi, tad attiecīgi tās ieskaitāmas zaudējumu apmērā. Tiesa konstatējusi, ka gan prasītājai izsniegtajos rēķinos, gan maksājumu dokumentos ir iekļauti PVN maksājumi, līdz ar to nav nekāda pamata atzīt, ka PVN maksājumi neveido prasītājas izdevumus, kas uzskatāmi par tās zaudējumiem. Turklāt prasītājas tiesības atgūt priekšnodokļa veidā samaksāto PVN katrā atsevišķā gadījumā vērtē Valsts ieņēmumu dienests kopsakarā ar visiem citiem nodokļu maksājumiem, tādēļ nav pamata uzskatīt, ka visos izskatāmajā lietā iesniegtajos maksājumu dokumentos iekļautās PVN summas prasītājai būtu atmaksājamas. Nodokļa atmaksāšana vai samazināšana ir varbūtība, kuras konstatēšana līdz pietiekamas ticamības pakāpei šīs lietas ietvaros nav pierādīta un nav konstatējama. Līdz ar to tiesas kolēģija atzīst, ka pirmās instances tiesa izdarījusi pareizus secinājumus, ka PVN, kas ir iekļauts rēķinos un samaksāts, veido prasītājas zaudējumos ietilpstošus izdevumus.

Ņemot vērā iepriekš norādīto, kolēģija atzīst prasību par zaudējumu 10 297,12 EUR apmērā piedziņu par pamatotu un apmierināmu.

Pirmās instances tiesa, izvērtējot Civillikuma priekšnosacījumu esamību zaudējumu piedziņai, ņemot vērā arī Darba likuma 86.panta ceturtās daļas nosacījumus, pamatoti ir vērtējusi atbildētāja vainas pakāpi, t.i. konstatējusi rupju neuzmanību no atbildētāja puses, līdz ar to arī pamatoti piedzinusi norādītos zaudējumus.

Apmierinot prasību, atbilstoši Civilprocesa likuma 41.panta nosacījumiem no atbildētāja par labu prasītājai piedzenami tās samaksātie tiesāšanās izdevumi, ko veido samaksātā valsts nodeva 621,16 EUR, ar lietas izskatīšanu saistītie izdevumi 10,52, EUR, kancelejas nodeva par liecinieku uzaicināšanu 8,54 EUR, ar lietas vešanu saistītie izdevumi 500 EUR, kopā 1140,22 EUR.

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 195.pantu nosakāmas prasītājas tiesības saņemt no atbildētāja likumiskos procentus -6% (seši procenti no simta) gadā no piedzītā, bet neatmaksātā galvenā parāda (zaudējumiem) no sprieduma spēkā stāšanās brīža līdz tā galīgai izpildei.

Rezolutīvā daļa

Vadoties no tiesas sēdē noskaidrotā un pamatojoties uz Civilprocesa likuma 432.- 434.pantu, Civillietu tiesas kolēģija

nosprieda:

prasību apmierināt.

Piedzīt no /pers. F/, personas kods /personas kods/, par labu SIA "GZ KIMI", reģ.Nr./reģistrācijas numurs/, zaudējumus 10297,00 EUR, valsts nodevu 621,16 EUR, ar lietas izskatīšanu saistītos izdevumus 10,52 EUR, kancelejas nodevu par liecinieku uzaicināšanu 8,54 EUR, ar lietas vešanu saistītos izdevumus 500 EUR, kopā 11437,22 EUR (vienpadsmit tūkstoši četri simti trīsdesmit septiņus euro, 22 centus), samaksu veicot AS "DNB banka", konta numurs /konta numurs/.

Noteikt SIA "GZ KIMI", reģ.Nr./reģistrācijas numurs/, tiesības saņemt no /pers. F/, personas kods /personas kods/, likumiskos procentus 6% (seši procenti no simta) gadā no piedzītā, bet neatmaksātā galvenā parāda (zaudējumiem) no sprieduma spēkā stāšanās brīža līdz tā galīgai izpildei, nosakot, ka procentu pieaugums apstājas sasniedzot galvenā parāda apmēru.

Noteikt termiņu sprieduma labprātīgai izpildei 10 dienas no sprieduma spēkā stāšanās dienas.

Spriedumu var pārsūdzēt kasācijas kārtībā 30 dienu laikā, skaitot no pilna sprieduma sastādīšanas datuma 2018.gada 22.februāra, LR Augstākās tiesas Civillietu departamentā Civilprocesa likuma 451.,452.pantā paredzētajos gadījumos, kasācijas sūdzību iesniedzot Vidzemes apgabaltiesā.

Tiesas sēdes priekšsēdētāja tiesnese I.Pinne

Tiesneši Z.Cera

A.Bukavs