**Transportlīdzekļa tehniskā ekspertīze kā pierādījums, vērtējot zaudējumu apmēru ceļu satiksmes negadījumā cietušās personas apdrošinātāja prasībā par zaudējumu atlīdzināšanu**

**Latvijas Republikas Senāta**

**Civillietu departamenta**

**2023. gada 14. decembra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. C71205120, SKC-120/2023**

[ECLI:LV:AT:2023:1214.C71205120.9.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/520614.pdf)

Senāts šādā sastāvā: senatore referente Marika Senkāne, senatori Aivars Keišs un Zane Pētersone

rakstveida procesā izskatīja civillietu apdrošināšanas AS „BTA Baltic Insurance Company” un SIA „M-2” prasībā pret apdrošināšanas AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” par zaudējumu atlīdzības piedziņu sakarā ar apdrošināšanas AS „BTA Baltic Insurance Company” kasācijas sūdzību par Vidzemes apgabaltiesas 2022. gada 22. marta spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Apdrošināšanas AS (turpmāk arī – AAS) „BTA Baltic Insurance Company” un SIA „M-2” cēla tiesā prasību pret AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” par zaudējumu atlīdzības piedziņu, kurā, pamatojoties uz likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 40. panta pirmo, otro un trešo daļu, Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma (turpmāk arī – OCTA likums) 1. panta 2. punktu, 2. pantu, 3. panta pirmo daļu, 27. pantu, 31. panta pirmo, otro un desmito daļu, 39. panta pirmo, otro, trešo, sesto daļu, Civillikuma 2347. panta otro daļu, lūgts:

- piedzīt no atbildētājas SIA „M-2” labā zaudējumu atlīdzību 21 617,20 EUR un nokavējuma procentus 2724,12 EUR*,*kā arī noteikt SIA „M-2” tiesības par laiku no prasības celšanas brīža līdz sprieduma izpildei saņemt nokavējuma procentus 0,1 % apmērā par katru kavējuma dienu;

- piedzīt no atbildētājas AAS „BTA Baltic Insurance Company” zaudējumu atlīdzību 194 554,80 EUR un nokavējuma procentus 24 513,30 EUR, kā arī noteikt AAS „BTA Baltic Insurance Company” tiesības par laiku no prasības celšanas brīža līdz sprieduma izpildei saņemt nokavējuma procentus 0,1 % apmērā par katru kavējuma dienu.

Prasība pamatota ar šādiem apstākļiem.

[1.1] [..] novadā, ceļa posmā Rīga-Igaunijas robeža, 2015. gada [..] notika ceļu satiksmes negadījums, kura rezultātā bojā gāja SIA „M-2” piederošā ceļu būves mašīna [...] ar reģistrācijas numuru [..] (turpmāk arī – tehnikas vienība).

Par minēto negadījumu uzsākts kriminālprocess, kurā pie kriminālatbildības pēc Krimināllikuma 260. panta otrās daļas saukts ceļu satiksmes negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa [..] ar valsts reģistrācijas numuru [..] un piekabi [..] ar valsts reģistrācijas numuru [..] vadītājs. Spriedums ir stājies likumīgā spēkā.

[1.2] Tehnikas vienība bija brīvprātīgi apdrošināta AAS „BTA Baltic Insurance Company”; un tās apdrošināšanas polises Nr. [..] neatņemama sastāvdaļa ir BTA Specializētās tehnikas apdrošināšanas noteikumi Nr. 355 un Vispārējie apdrošināšanas noteikumi Nr. 36.

Izvērtējot atlīdzības lietas ietvaros saņemto informāciju, AAS „BTA Baltic Insurance Company” nolēma izmaksāt SIA „M-2” apdrošināšanas atlīdzību 194 554,80 EUR, kas aprēķināta, no traktortehnikas vērtības pirms negadījuma (232 172 EUR) atskaitot apdrošināšanas līgumā noteikto pašrisku 10 % (21 617,20 EUR) un traktortehnikas atlieku vērtību pēc negadījuma (16 000 EUR).

[1.3] Ceļu satiksmes negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa vadītāja civiltiesisko atbildību atbilstoši OCTA likumam bija apdrošinājusi atbildētāja – AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams”.

AAS „BTA Baltic Insurance Company” 2015. gada 5. novembrī, pamatojoties uz OCTA likuma 31. panta desmito daļu, iesniedza atbildētājai pieprasījumu atlīdzināt zaudējumus, kurus veido izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība 194 554,80 EUR, savukārt bojā gājušās traktortehnikas īpašniece SIA „M-2” 2016. gada 23. augustā, pamatojoties uz OCTA likuma 31. panta otro daļu, iesniedza atbildētājai atlīdzības pieteikumu par neatlīdzinātās zaudējumu daļas 21 617,20 EUR atlīdzību, ko veido apdrošinātājas atskaitītais pašrisks.

Atbildētāja abām prasītājām nodarītos zaudējumus atlīdzināt atteica, norādot, ka nepastāv visi zaudējumu atlīdzināšanas priekšnoteikumi, proti, nav noteikts precīzs zaudējumu apmērs.

[2] Ar Vidzemes rajona tiesas 2021. gada 24. novembra spriedumu AAS „BTA Baltic Insurance Company” un SIA „M-2” prasība noraidīta.

[3] Izskatot lietu sakarā ar prasītājas apelācijas sūdzību, Vidzemes apgabaltiesa ar 2022. gada 22. marta spriedumu AAS „BTA Baltic Insurance Company” prasību noraidīja, no prasītājas AAS „Baltijas Apdrošināšanas Nams” labā piedzīti ar lietas vešanu saistītie izdevumi 10 953,41 EUR.

Spriedums pamatots ar šādiem argumentiem.

[3.1] Pirmās instances tiesas spriedums ir stājies likumīgā spēkā daļā, ar kuru noraidīta SIA „M-2” prasība.

[3.2] Iesniedzot regresa prasību, AAS „BTA Baltic Insurance Company” atbilstoši OCTA likuma 31. panta desmitajai daļai tā bija jāpamato ar OCTA likumā noteiktajā kārtībā veiktu aprēķinu, t. i., ar atbilstošu tehniskās ekspertīzes slēdzienu (OCTA likuma 37. panta trešā daļa).

Pretēji OCTA likuma 25. panta pirmās daļas 1. punkta, 26. panta, 27. panta pirmās daļas, 37. panta pirmās, trešās un piektās daļas, Ministru kabineta 2005. gada 12. aprīļa noteikumu Nr. 251 „Transportlīdzekļu tehniskās ekspertīzes un tehniskos ekspertu sertificēšanas noteikumi” (turpmāk arī – Noteikumi Nr. 251) 2., 41., 50., 54. un 55. punktu regulējumam lietā nav iesniegts korekts ekspertu atzinums.

Ne OCTA likums, ne Noteikumi Nr. 251, ne Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja „Transportlīdzekļu tehnisko ekspertīžu *metodika*” (turpmāk arī – LTAB Metodika) neparedz, ka remonta izdevumus varētu aprēķināt nevis eksperts, bet cita persona (konkrētajā gadījumā AS „Baltimark”), kas turklāt tehnikas remontu nav veikusi.

Bez pamatota zaudējumu aprēķina nav iespējams izdarīt secinājumus par traktortehnikas remonta ekonomisko izdevīgumu. Līdz ar to secināms, ka transportlīdzekļa tehniskā ekspertīze nav veikta atbilstoši OCTA likuma prasībām. Prasītājas lietā iesniegtie dokumenti atspoguļo vienīgi viedokli par bojātās tehnikas tirgus vērtību.

[Pers. B] 2021. gada 6. augusta un [pers. A] 2021. gada 9. augusta atzinumi nav uzskatāmi par transportlīdzekļu tehniskās ekspertīzes atzinumiem, jo tajos vērtēti citu ekspertu sagatavoti dokumenti, pašiem neveicot Noteikumos Nr. 251 paredzētās darbības.

[3.3] 2012. gada 3. oktobra Apdrošināšanas sabiedrību savstarpējā vienošanās par savstarpējo regresu prasību noregulēšanas kārtību (turpmāk arī – Vienošanās), kurai atbildētāja pievienojusies 2012. gada 21. decembrī, neregulē kārtību, kādā OCTA likuma ietvaros iesniedzams zaudējumu atlīdzības pieteikums. Līdz ar to nav pamatots apelācijas sūdzībā minētais arguments, ka pieteikuma ievietošana zaudējumu regulēšanas sistēmā potenciālajai atbildētājai (apdrošināšanas sabiedrībai) rada pienākumu veikt atlīdzības izmaksai nepieciešamās darbības, tostarp – bojātā transportlīdzekļa tehnisko ekspertīzi.

Zaudējumu regulēšanas sistēmā noteikta speciāla kārtība, kādā tiek administrēta no transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (turpmāk arī – OCTA) līgumiem izrietošo zaudējumu atlīdzināšana, taču tā neatceļ un nemaina OCTA likumā noteiktos pienākumus, jo apdrošinātāju savstarpēja vienošanās likuma prasības nevar ierobežot vai atcelt.

Atbilstoši OCTA likuma 36. panta septītajai daļai apdrošinātājs var atteikties izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, ja trešā persona ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ nav izpildījusi kādu no šā panta pirmajā daļā noteiktajiem pienākumiem. Atbilstoši OCTA likuma 18. panta pirmajai daļai apdrošinātājam nav tiesību izmaksāt atlīdzību apdrošinātajai personai bez likumā noteiktā kārtībā veikta zaudējumu apmēra aprēķina.

[4] Par Vidzemes apgabaltiesas 2022. gada 22. marta spriedumu AAS „BTA Baltic Insurance Company” iesniegusi kasācijas sūdzību, pārsūdzot to pilnā apjomā.

Kasācijas sūdzība pamatota ar šādiem argumentiem.

[4.1] OCTA likuma 37. panta trešās daļas otrais teikums nerisina jautājumu par zaudējumu atlīdzību gadījumā, ja veiktajām tehniskajām ekspertīzēm ir trūkumi vai par ekspertīžu rezultātiem pusēm pastāv strīds. Respektīvi, šāda situācija ir jānošķir no tādas, kad ekspertīze nav veikta vispār.

Sistēmiski iztulkojot OCTA likuma 37. panta pirmo, otro un trešo daļu, secināms, ka likumdevējs paredzējis kārtību mantas zaudējumu novērtēšanai, kad starp personu, kura pretendē uz apdrošināšanas atlīdzību, un apdrošinātāju notiek sadarbība. Apdrošinātājam tiek nodrošināta iespēja apskatīt un novērtēt bojāto mantu sapratīgā laikā. Ja apdrošinātājs to neizmanto, prezumējams, ka strīda par zaudējumu apmēru nav.

[4.2] Tiesa OCTA likuma 36. pantu piemērojusi pretēji jēgai un mērķim. Atbilstoši minētā likuma 39. panta pirmajai daļai apdrošinātājs pieņem lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu. Lai šāds lēmums būtu pamatots, apdrošinātājam jāsaņem informācija par ceļu satiksmes negadījumu, tā apstākļiem un nodarīto zaudējumu. Prasītāja paziņoja atbildētājai par ceļu satiksmes negadījumu, tā apstākļiem un bojāto traktortehniku, kā arī pretendēšanu uz apdrošināšanas atlīdzības saņemšanu SIA „M-2” vietā tādā veidā, kādu īpašā vienošanās formā noteikuši Latvijā praktizējošie apdrošinātāji. Proti, tā ir izpildījusi likuma prasības un nav atbildīga par citu personu rīcību.

[4.3] OCTA likuma 36. panta septītā daļa nosaka gadījumus, kad apdrošinātājs var atteikties izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību, ja netiek izpildīts kāds no OCTA likuma 36. pantā noteiktajiem pienākumiem. Apelācijas instances tiesa nevienu no tiem nav konstatējusi.

Atbilstoši Satversmes tiesas 2018. gada 6. jūnija spriedumā lietā Nr. 2017-21-01 un Senāta 2019. gada 4. novembra spriedumā lietā SKC-103/2019 izteiktajām atziņām OCTA attiecību ietvaros pienākumu izpildes un to tiesisko seku novērtēšanai ir svarīgi, ar kādu mērķi likumdevējs konkrētu pienākumu ir paredzējis un vai tā neizpildīšana traucējusi attiecīgā mērķa sasniegšanu.

Konkrētajā gadījumā atbildētājai tika laikus sniegta informācija par ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem un bojāto traktortehniku, bija nodrošināta iespēja to novērtēt. Līdz ar to arī bez SIA „M-2” atsevišķa paziņojuma par ceļu satiksmes negadījumu bija nodrošināts OCTA likuma 36. panta leģitīmais mērķis, proti, apdrošinātājam tika nodrošināta pilnīga informācija par ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem, lai pārliecinātos par apdrošinātā riska iestāšanos, apskatītu bojāto mantu, novērtētu zaudējumus, izteiktu  iespējamās pretenzijas un pieņemtu lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

[4.4] 2012. gada 3. oktobra Vienošanās noslēgta apdrošināšanas sabiedrību savstarpējo attiecību papildu noregulējumam, tā neatceļ un neizmaina OCTA likuma regulējumu. Tās preambulā ir noteikts mērķis – atvieglota un elektroniska regresa prasību izvirzīšanas un apmaksas kārtība saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem, kā arī pievienojamo dokumentu kopums. Apgabaltiesa pušu attiecībām Vienošanās regulējumu nav piemērojusi, lai gan tajā tieši noteikts, kādi dokumenti prasītājai bija jāiesniedz, kā atbildētājai bija jārīkojas, ja šie dokumenti nebija pietiekami, un kādā termiņā bija jāpieņem lēmums par apdrošināšanas atlīdzību.

[4.5] OCTA likuma 37. panta trešās daļas pirmais teikums un Noteikumu Nr. 251 50. punkts neizslēdz iespēju sertificētam ekspertam izmantot citu speciālistu aprēķinus, ja tas racionāli izskaidrojams ar konkrētiem apstākļiem. Uz to tieši norāda arī OCTA likuma 37. panta trešās daļas pirmajā teikumā teiktais. Par sertificētu tehnisko ekspertu ir uzskatāms noteiktā kārtībā atzīts profesionālis, kurš ir patstāvīgs un neatkarīgs savu profesionālo pienākumu veikšanā (Noteikumu Nr. 251 33.3. un 47. punkts), viņš ir tiesīgs izvēlēties ekspertīzes veikšanas metodes un paņēmienus savas kompetences ietvaros. Jebkuras šaubas par eksperta kompetenci un izmantojamo metožu pareizību un atbilstību konkrētajiem apstākļiem risināmas Noteikumu Nr. 251 34. punktā noteiktajā kārtībā.

[4.6] Spriedumā nepareizi piemērots Noteikumu Nr. 251 41. punkts. Dzīvē var rasties situācijas, kad viens eksperts nevar no sākuma līdz galam sagatavot visus ekspertīzes dokumentus objektīvu apstākļu dēļ, tāpat var rasties nepieciešamība veikt papildu vai atkārtotu ekspertīzi. Līdz ar to ir pieļaujams, ka eksperts sniedz atzinumu, pamatojoties uz cita sertificēta tehniskā eksperta sagatavotiem dokumentiem.

[4.7] Prasītāja, izmaksājot atlīdzību SIA „M-2”, ir cietusi zaudējumus saistībā ar traktortehnikas bojājumu ceļu satiksmes negadījumā. Atbilstoši Civillikuma 1773. pantam SIA „M-2” ar traktortehnikas bojāšanu saistītais zaudējums ir tiešs, savukārt prasītājai – pastarpināts, jo radies ceļu satiksmes negadījuma un noslēgtā apdrošināšanas līguma dēļ. Saskaņā ar Eiropas Savienības tiesas praksi prasību pret OCTA apdrošinātāju var celt ne tikai pats cietušais, bet arī jebkura cietusī puse, kurai zaudējumi radušies netieši. Prasītājas kā likumiskās cesionāres tiesības uz apdrošināšanas atlīdzības saņemšanu no atbildētājas nav ierobežotas ne OCTA likumā, ne Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvā 2009/103/E par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (turpmāk arī – Direktīva 2009/103/EK).

[4.8] OCTA likums īpaši neregulē kārtību, kādā tiek pieteikti un novērtēti zaudējumi regresa prasības gadījumā, ja tos sākotnēji ir atlīdzinājis brīvprātīgās, nevis OCTA apdrošināšanas apdrošinātājs. Līdz ar to uz šādiem gadījumiem ir attiecināms vispārējais OCTA likuma regulējums.

OCTA likuma ietvaros prasītāja rīkojās kā persona, kura vēlas saņemt zaudējumu atlīdzību no vainīgā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja. Atbilstoši Vienošanās noteiktajai savstarpējo regresa prasību noregulēšanas kārtībai prasītājas pienākums bija elektroniski reģistrēt regresa prasību un elektroniski iesniegt Vienošanās 5. punktā uzskaitītos dokumentus.

Prasītājas uzdevums ir sniegt atbildētājai visu pieejamo informāciju, kas raksturo apdrošināšanas gadījumu, tā apstākļus un zaudējumu apmēru, kā arī nodrošināt apdrošinātājai iespēju apsekot bojāto mantu. Savukārt atbildētājas kā OCTA apdrošinātājas interesēs pirms lēmuma pieņemšanas par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu ir pašai apsekot bojāto mantu, izvērtēt visus pierādījumus par apdrošinātā riska iestāšanos un zaudējumu apmēru.

Prasītāja no savas puses gan OCTA likuma, gan Vienošanās noteiktos pienākumus ir izpildījusi – atbildētājai nekavējoties ir paziņots par ceļu satiksmes negadījumu, elektroniski reģistrēta prasība, elektroniski iesniegti visi Vienošanās 5. punktā paredzētie dokumenti. Nekādi papildu dokumenti, kas nepieciešami lēmuma pieņemšanai par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu (Vienošanās 9. punkts) nav pieprasīti.

[4.9] Ceļu satiksmes negadījuma rezultātā bojāgājusī traktortehnika nav transportlīdzeklis, bet atbilstoši ražotāja AS [firma] apliecinājumam – mašīna ceļa būves darbu izpildei.

Ja piekristu apgabaltiesas atziņai, ka LTAB Metodikai un Noteikumiem Nr. 251 pilnībā atbilstošās tehniskās ekspertīzes trūkums ir pamats neizmaksāt apdrošināšanas atlīdzību par traktortehnikas bojājumiem, būtu jākonstatē, ka traktortehnikas bojāejas gadījumā OCTA ietvaros atlīdzība vispār nav izmaksājama. Šādos apstākļos prasība par traktortehnikas bojājumiem būtu jāceļ pret ceļu satiksmes negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa vadītāju. Taču šāda pieeja neatbilst OCTA likuma un Direktīvas 2009/103/EK mērķim nodrošināt transportlīdzekļu ekspluatācijā nodarīto zaudējumu atlīdzību obligātās apdrošināšanas ietvaros.

Šādos apstākļos attiecībā uz kārtību, kādā novērtējama traktortehnika, kurai ir tiesības piedalīties ceļu satiksmē ceļa būves darbu procesā, jāpiemēro civiltiesībās un apdrošināšanā nostiprinātais kompensācijas princips.

Prasītāja iesniedza tehniskā eksperta [pers. C] tehniskās ekspertīzes atzinumu, kurā izmantota aizvietošanas vērtības noteikšanas metode. Tiesvedības gaitā prasītāja iesniedza vēl divu tehnisko ekspertu [pers. A] un [pers. B] tehniskās ekspertīzes atzinumus, kuros izmantotas alternatīvas novērtēšanas metodes.

Līdz ar to OCTA likuma 37. panta trešā daļa ir izpildīta, jo visas trīs tehniskās ekspertīzes ir veikuši Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja sertificēti eksperti. Lai gan atbildētāja kritizē šos ekspertīzes atzinumus, tā nevienu no tiem nav apstrīdējusi LTAB, kas izskata sūdzības par tehnisko ekspertu darbu.

Apelācijas instances tiesai bija pienākums izvērtēt lietas materiāliem pievienotos ekspertu atzinumus pēc savas pārliecības un taisnīguma izpratnes, pamatojoties uz pušu sniegtajiem argumentiem, un noteikt atlīdzināmo zaudējumu apmēru.

[4.10] No likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 38. un 40. panta izriet, ka cietušajiem ir tiesības saņemt apdrošināšanas atlīdzību no brīvprātīgās apdrošināšanas apdrošinātāja, savukārt brīvprātīgās apdrošināšanas apdrošinātājam ir pienākums atlīdzināt cietušajam zaudējumu, pēc tam vēršoties pret atbildīgo personu (arī pret OCTA apdrošinātāju) ar regresa prasību. OCTA apdrošinātājs netiek atbrīvots no saistības atlīdzināt cietušajam ceļu satiksmes negadījumā radīto zaudējumu tāpēc vien, ka šo zaudējumu atlīdzināja cits apdrošinātājs. Gadījumos, kad OCTA apdrošinātājs nepiekrīt zaudējumu apmēram, par kuru viņam ir iesniegti dokumenti atbilstoši Vienošanās 5. punktam, OCTA apdrošinātājam jāveic savs zaudējumu aprēķins.

[5] Paskaidrojumos par prasītājas kasācijas sūdzību atbildētāja norādījusi, ka tā nav pamatota.

**Motīvu daļa**

[6] Pārbaudījis sprieduma likumību attiecībā uz argumentiem, kas minēti kasācijas sūdzībā, kā tas noteikts Civilprocesa likuma 473. panta pirmajā daļā, Senāts atzīst, ka Vidzemes apgabaltiesas 2022. gada 22. marta spriedums ir atceļams.

[7] Atbilstoši OCTA likuma 31. panta desmitajai daļai, uz kuru savā prasības pieteikumā atsaukusies prasītāja, ja ceļu satiksmes negadījuma rezultātā nodarītos zaudējumus cietušajai personai saskaņā ar brīvprātīgās apdrošināšanas līgumu ir atlīdzinājusi cita apdrošināšanas sabiedrība, apdrošinātājs, kurš apdrošinājis ceļu satiksmes negadījumā zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesisko atbildību, atlīdzina šajā likumā noteiktajā kārtībā aprēķinātās un izmaksātās atlīdzības summu. Prasību par zaudējumu atlīdzināšanu var pieteikt gada laikā no apdrošināšanas atlīdzības izmaksas dienas.

Nav strīda, ka minētā tiesību norma ir attiecināma uz izskatāmās lietas faktiskajiem apstākļiem, kad AAS „BTA Baltic Insurance Company” lūdz piedzīt no AAS „Baltijas Apdrošināšanas nams” kā ceļu satiksmes negadījumā zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātājas prasītājas izmaksāto apdrošināšanas atlīdzības summu SIA „M-2” kā zaudējumus sakarā ar tai piederošās ceļu būves mašīnas [..] ar reģistrācijas numuru [..] bojāeju 2015. gada [..] notikušajā ceļu satiksmes negadījumā, kā to paredz Specializētās tehnikas apdrošināšanas polise un tai atbilstošie Noteikumi Nr. 35, vai brīvprātīgās apdrošināšanas līgums.

Apelācijas instances tiesas spriedums par prasības noraidīšanu pamatots ar argumentu, ka ceļu satiksmes negadījuma rezultātā zaudējumus cietušajai SIA „M-2” izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība nav aprēķināta atbilstoši OCTA likuma regulējumam par transportlīdzekļu tehnisko ekspertīzi, kam Senāts nepiekrīt.

[7.1] Kārtību, kādā novērtē mantai nodarītos zaudējumus, reglamentē OCTA likuma 37. pants. Tā pirmā daļa zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātājam uzliek pienākumu apsekot bojāto mantu, savukārt otrā daļa OCTA apdrošinātāja bezdarbības gadījumā paredz trešās personas tiesības zaudējumu apmēra noteikšanai izvēlēties kādu no Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja sertificētiem ekspertiem. Ja trešā persona apdrošināšanas atlīdzību par zaudējumiem vēlas saņemt naudas summas veidā, transportlīdzekļa tehniskā ekspertīze zaudējumu novērtēšanā ir obligāta (OCTA likuma 37. panta trešā daļa).

Noteikumi Nr. 251, kas izdoti, pamatojoties uz OCTA likuma 37. panta piekto daļu, paredz kārtību, kādā veicama transportlīdzekļu tehniskā ekspertīze sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā.

[7.2] Prasītāja minētās tiesības ir izmantojusi – prasības pieteikumā norādīto apstākļu pamatošanai lietas materiāliem pievienots [pers. A] 2021. gada 6. augusta eksperta atzinums un [pers. B] 2021. gada 9. augusta eksperta atzinums. Abi eksperti nonākuši pie atzinuma gan par konkrētu zaudējumu apmēru, ko izraisījusi SIA „M-2” piederošās ceļu būves mašīnas [..] bojāeja, gan par to, ka bojātās tehnikas remonts ir iespējams, bet ekonomiski nepamatots.

Apelācijas instances tiesa spriedumā pievienojusies pirmās instances tiesas secinājumam, ka minētie dokumenti neatbilst transportlīdzekļu tehniskās ekspertīzes atzinumiem izvirzītajām prasībām un kā tādi nav izmantojami prasības pieteikumā norādīto apstākļu pierādīšanai, jo pretēji Noteikumu Nr. 251 regulējumam eksperti savu secinājumu pamatošanai izmantojuši citu ekspertu sastādītus dokumentus, respektīvi, nav iesaistījušies ekspertīzes procesā no paša sākuma, sagatavojot pirmdokumentus (transportlīdzekļa bojājumus atainojošas fotogrāfijas, apskates protokolus u. c.), kā arī remonta izdevumu aprēķināšanas pamatā ir citas personas (AS „Baltimark”) izgatavota tāme. Senāts atzīst, ka šāds secinājums ir nepareizs.

[7.3] Noteikumu Nr. 251 41. punkts paredz, ka konkrētus dokumentus, uz kuru pamata tiek sniegts eksperta atzinums, sagatavo eksperts. Savukārt atbilstoši 33.3. punktam eksperts profesionālos pienākumus veic personīgi, izmantojot viņam piešķirtās pilnvaras, un ir par to atbildīgs.

No minētā regulējuma neizriet aizliegums sava atzinuma pamatošanai izmantot cita eksperta sagatavotus dokumentus, nedz nepieciešamības gadījumā piesaistīt tādus speciālistus, kuri niansēti orientējas ar ekspertējamo jautājumu saistītajā tehnikas nozarē. Tieši otrādi, 2019. gada 14  marta grozījumos OCTA likuma 37. panta trešajā daļā skaidri noteikts, ka sertificēts eksperts tehniskās ekspertīzes veikšanas procesā var iesaistīt arī citu personu, par kuras rīcību tas atbild. Tādējādi, apstākļos, kad likumā paredzēta eksperta atbildība par savu profesionālo pienākumu veikšanu un tās rezultātu, nav leģitīma iemesla ierobežot pētāmā jautājuma sakarā izmantojamo avotu klāstu, ja vien tie palīdz ekspertam sniegt nepieciešamo atzinumu. Tāpat, nekonstatējot būtiskus trūkumus, nav iemesla apšaubīt cita eksperta profesionalitāti atzinuma sniegšanai nepieciešamo dokumentu sagatavošanā.

[7.4] Konkrētajā gadījumā nav šaubu, ka ceļu satiksmes negadījuma rezultātā bojātā ceļu būves mašīna [..] ir unikāla tehnikas vienība un kā tādai tai Latvijā nav izstrādāta īpaša vērtēšanas metodika. Šādos apstākļos nepieciešamā rezultāta sasniegšanai (objektīvs, profesionāls vērtējums) ir attaisnojama gan analoģijas metodes izmantošana tai līdzīgu tehnikas vienību vērtēšanā, gan tās ražotāja ([..] uzņēmuma AS [firma]) oficiālā pārstāvja Baltijas valstīs AS „Baltimark” sagatavotā remontdarbu tāme. Turklāt, iebilstot pret šādu pieeju bojātās tehnikas vērtēšanā, atbildētāja nav norādījusi uz metodēm vai speciālistiem, kuri nepieciešamo vērtējumu varētu sniegt objektīvāk vai profesionālāk.

[7.5] Lietā konstatēts, ka ceļu būves mašīnas [..] pirmatnējo apskati un fotografēšanu uzreiz pēc ceļu satiksmes negadījuma, kā arī minētās tehnikas aizvietošanas vērtības noteikšanu veica Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja sertificēts eksperts [pers. C]. Savukārt uz viņa sagatavoto dokumentu pamata eksperta atzinumu par bojātās tehnikas vērtību, izmantojot atšķirīgas vērtēšanas metodes, sniedza divi citi Transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja sertificēti eksperti [pers. A] un [pers. B].

Šī sprieduma 7.3. punktā norādītā argumentācija ir pamatā atzinumam, ka lietā iesniegtā [pers. A] 2021. gada 6. augusta eksperta atzinuma un [pers. B] 2021. gada 9. augusta eksperta atzinuma izslēgšana no pierādījumu loka, tāpat kā atzinums par pierādījumu neesību zaudējumu apmēram nav pamatots.

[8] Nav strīda, ka par 2015. gada [..] notikušā ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem AAS „BTA Baltic Insurance Company” ir ievietojusi paziņojumu apdrošinātāju vienotajā Zaudējumu regulēšanas sistēmā atbilstoši 2012. gada 3. oktobra Vienošanās par savstarpējo regresa prasību noregulēšanas kārtību, kam atbildētāja pievienojusies 2012. gada 28. decembrī. Sekojoši to iegūšanas secībā paziņojumam tika pievienoti arī visi Vienošanās 5. punktā uzskaitītie dokumenti, kas apstiprina negadījuma apstākļus, tostarp nodarīto bojājumu veidu un apmēru (sk. *lietas 2. sēj., 23.-26. lpp.*). Nekādi iebildumi vai papildu informācijas pieprasījumi no atbildētājas puses nav iesniegti.

[8.1] Kā norādīts preambulā, Vienošanās noslēgta nolūkā atvieglot tās dalībniekiem regresa prasību izvirzīšanas un apmaksas kārtību saistībā ar ceļu satiksmes negadījumiem, kā arī pievienojamo dokumentu kopumu. Vienošanās pēc būtības regulē tās dalībnieku vienotu izpratni par apdrošināšanas atlīdzību aprēķināšanu un pamatojumu, kā arī ar to saistīto regresa prasību pieteikšanu un savstarpēju pretenziju izskatīšanu.

[8.2] Konkrētajā gadījumā abas strīdā iesaistītās puses ir minētās Vienošanās dalībnieces, līdz ar to katras pienākums ir rīkoties saskaņā ar to.

Pieteikuma un tajā norādīto apstākļu pamatojošo dokumentu ievietošana Zaudējumu regulēšanas sistēmā, kā pareizi norādīts pārbaudāmajā spriedumā, Vienošanās dalībniecei (atbildētājai) nerada pienākumu veikt bojātā transportlīdzekļa tehnisko ekspertīzi, tomēr tā paredz kārtību, kādā bija izsakāmi iebildumi pret prasītājas iesniegtajiem dokumentiem un aprēķiniem. Kā jau norādīts augstāk, atbildētāja savus iebildumus šajā kārtībā nav sniegusi.

[8.3] Nepareizs ir arī pārbaudāmajā spriedumā izdarītais secinājums, ka Vienošanās neregulē kārtību, kādā noteikta zaudējumu atlīdzības pieteikumu iesniegšana, savukārt OCTA likuma 36. pantā noteikto pienākumu neizpilde vērtējama kā ļauns nolūks vai rupja neuzmanība, kas var būt pamatā atteikumam izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību.

OCTA likuma 36. pantā regulētā paziņošana par apdrošināšanas gadījuma iestāšanos ir saistoša OCTA līguma dalībniekiem – ceļu satiksmes negadījumā iesaistītajām personām. Kā pamatoti norādīts prasītājas kasācijas sūdzībā, nedz AS „BTA Baltic Insurance Company”, nedz SIA „M-2” nav OCTA līguma, bet gan – brīvprātīgā specializētās tehnikas apdrošināšanas līguma dalībnieki, tādēļ OCTA likumā reglamentētā paziņošanas kārtība, tāpat arī tās neievērošanas sekas uz tiem nav attiecināmas. Uz AS „BTA Baltic Insurance Company” kā prasītāju attiecas vienīgi minētā likuma 31. panta desmitās daļas regulējums par viena gada noilgumu regresa prasības celšanai pret atbildētāju kā zaudējumu nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju, ko prasītāja ir ievērojusi.

[9] Civilprocesa likuma 189. panta trešā daļa un 190. pants noteic, ka tiesas spriedumam ir jābūt likumīgam un pamatotam. Tas nozīmē, ka tiesas spriešanas pamatuzdevumu – atrast taisnīgāko un lietderīgāko strīda risinājumu – nevar atzīt par izpildītu tad, ja spriedumā izdarītie secinājumi netiek balstīti uz apstākļu, kas ietilpst pierādīšanas priekšmetā, vispusīgu pārbaudi un pušu iesniegto pierādījumu juridisko novērtējumu (sk.*Augstākās tiesas 2017. gada 17  februāra sprieduma lietā SKC-67/2017 (C28403009) 6. punktu*).

Iepriekšminēto argumentu kopums ir pamats Senāta secinājumam, ka pārbaudāmais spriedums atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 474. panta 2. punktu, Senāts

**nosprieda**

atcelt Vidzemes apgabaltiesas 2022. gada 22. marta spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai Vidzemes apgabaltiesā;

atmaksāt AAS „BTA Baltic Insurance Company” drošības naudu 300 EUR (trīs simti*euro*).

Spriedums nav pārsūdzams.