**Atsavinātās lietas trūkuma jēdziens un trūkuma konstatēšana**

Ar atsavinātās lietas trūkumu saprotama lietas neatbilstība līguma noteikumiem. Tā var izpausties kā neatbilstība subjektīvajām vai objektīvajām prasībām.

Ar subjektīvajām prasībām saprotamas prasības, par kurām puses atsavinājuma līgumā tieši vienojušās, piemēram, līgumā noteiktais preces apraksts, veids, daudzums, kvalitāte, funkcionalitāte, saderība, sadarbspēja u. tml., arī lietas ieguvēja izteiktā prasība par preces derīgumu konkrētam nolūkam, kurai lietas atsavinātājs piekritis.

Ar objektīvajām prasībām saprotamas prasības, kuras līguma noslēgšanas laikā bija noteiktas normatīvajos aktos un citos normatīvos, tostarp standartos; prasības, atbilstību kurām atsavinātājs pirms līguma noslēgšanas norādījis preces aprakstos vai paraugos; kā arī prasības, atbilstība kurām līguma noslēgšanas laikā bija saprātīgi sagaidāma, raugoties no vidusmēra pircēja skatupunkta. Pie pēdējām pieder, piemēram, tādas īpašības un citas iezīmes, tostarp attiecībā uz ilgizturību, funkcionalitāti, saderību un drošumu, kādas parasti ir raksturīgas un izvirzāmas tāda paša veida precēm.

Tiesai, pārbaudot ieguvēja apgalvojumu par to, ka atsavinātajai lietai ir trūkums, atbilstoši pušu argumentiem vispirms ir jāpārbauda lietas atbilstība subjektīvajām prasībām, bet, ja tādu nav vai tās nav pilnīgas, tad jāpārbauda lietas atbilstība objektīvajām prasībām.

**Vidusmēra pircēja jēdziens un mēraukla, nosakot lietas pieņemamās īpašības**

Nosakot, kas ir lietas pieņemamās jeb sagaidāmās īpašības, vērtējums izdarāms no vidusmēra pircēja skatupunkta. Vidusmēra pircējs ir hipotētiskais vidusmēra pircējs, kas ir saprātīgs, samērā labi informēts, uzmanīgs un apdomīgs, bet nav attiecīgās jomas lietpratējs.

Vērtējums par to, kādām īpašībām atsavinātajai lietai būtu jāpiemīt, ir tiesību, nevis fakta jautājums, tomēr tas atbildams, ņemot vērā faktiskos apstākļus. Vērtēšanas mēraukla ir objektīva, nevis subjektīva, proti, ir nozīme tam, kādas lietas īpašības varēja pieņemt hipotētiskais vidusmēra pircējs, bet nav nozīmes tam, kādas lietas īpašības varēja pieņemt konkrētais pircējs.

**Civillikuma 1613. panta piemērošana un jēdziens „visparastākā uzmanība”**

Civillikuma 1613. panta pirmajā daļā minētie panta piemērošanas priekšnoteikumi, ka ieguvējs zināja par lietas trūkumiem vai vismaz, piegriežot visparastāko uzmanību, nevarēja par tiem nezināt, attiecināmi un nodibināmi uz atsavinājuma līguma noslēgšanas brīdi, nevis uz kādu vēlāku brīdi pēc līguma noslēgšanas, piemēram, uz līguma noslēgšanai vēlāk sekojušu lietas nodošanas brīdi.

Ar visparastākās uzmanības trūkumu saprotama rupja neuzmanība, proti, atsavinātājs atbrīvojams no atbildības ieguvēja rupjas neuzmanības gadījumā, bet ne vieglas neuzmanības gadījumā.

Atsavinātājam nav liegts atsavināt preci ar trūkumu, bet tad viņam par šādu trūkumu ieguvējs jābrīdina vai trūkumam jābūt acīmredzamam, pievēršot visparastāko uzmanību.

**Pircēja pienākums pārbaudīt preci un paziņot par tās trūkumiem, ja līguma abas puses ir komersanti**

Ja pircējs un pārdevējs ir komersanti, pircēja pienākumu pārbaudīt preci un paziņot par tās trūkumiem regulē Komerclikuma 411. pants.

Tas, cik garš ir „iespējami īsais laiks pēc preces saņemšanas”, kas saskaņā ar Komerclikuma 411. panta pirmo daļu atvēlams preces pārbaudei, ir nosakāms katrā konkrētā gadījumā, ņemot vērā lietas apstākļus, tostarp preces veidu un īpašības (piemēram, preces sarežģītību, funkcionalitāti, bojāšanās ātrumu u. c.), ierasto praksi šāda veida preču iegādes gadījumā, uzņēmuma lielumu u. tml. Brīdis, kad jāuzsāk pārbaude, ir preces saņemšanas brīdis, proti, brīdis, ar kuru prece nonāk pircēja varas sfērā un viņš var veikt preces īpašību pārbaudi. Pienākums paziņot par atklāto trūkumu ir nekavējoties, tas ir, bez vainojamas vilcināšanās.

**Atsavinātāja ļaunais nolūks kā priekšnoteikums Civillikuma 1620. panta piemērošanai**

Tikai Civillikuma 1620. panta pirmajā daļā minētā zaudējumu atlīdzības piedziņas prasījuma gadījumā ir jākonstatē, ka atsavinātājs ir rīkojies ļaunā nolūkā, noklusējot vai apslēpjot viņam zināmos lietas trūkumus. Izspriežot Civillikuma 1620. panta otrajā daļā regulētos prasījumus par līguma atcelšanu vai lietas cenas samazināšanu, nav jākonstatē, ka atsavinātājs būtu rīkojies ļaunā nolūkā. Arī Civillikuma 1620. panta pirmajā daļā paredzētais atsavinātāja noteikti izteikts apgalvojums, ka lietai ir zināmas īpašības, ir patstāvīgs priekšnoteikums prasībai par zaudējumu atlīdzības piedziņu, un atsavinātāja pienākums atlīdzināt zaudējumus šāda apgalvojuma gadījumā iestājas neatkarīgi no tā, vai atsavinātājam attiecīgā labo īpašību neesība bija zināma vai tai vajadzēja būt zināmai.

**Atsavinātās lietas un par to saņemtā pretizpildījuma atdošana kā līguma atcelšanas sekas, nevis pamats**

Ja celta līguma atcēluma prasība, tad Civillikuma 1623. un 1624. pants paredz attiecīgi atsavinātāja un ieguvēja pienākumus līguma atcēluma prasības apmierināšanas gadījumā, nevis priekšnoteikumus šādas prasības celšanai. Atsavinātās lietas un par to saņemtās maksas savstarpēja atdošana ir līguma atcelšanas sekas, nevis pamats.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Civillietu departamenta**

**2025. gada 18. februāra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. C33360921, SKC-3/2025**

[ECLI:LV:AT:2025:0218.C33360921.17.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/550158.pdf)

Senāts šādā sastāvā: senatore referente Zane Pētersone, senatori Normunds Salenieks un Marika Senkāne

izskatīja rakstveida procesā civillietu SIA „Palīgs” prasībā pret AS „WESS” par pirkuma līguma atcelšanu, pirkuma maksas, zaudējumu atlīdzības un procentu piedziņu sakarā ar SIA „Palīgs” kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas 2022.gada 5.septembra spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] SIA „Palīgs” 2021.gada 15.martā cēla tiesā prasību, to vēlāk papildinot, pret AS „WESS”, prasības galīgajā redakcijā lūdzot:

1) atcelt SIA „Palīgs” un AS „WESS” 2020.gada 10.septembra līgumu‑pasūtījumu Nr. [..] par transportlīdzekļa *Toyota Proace City Verso Compact Double side door 1.2 Turbo Family A/T* iegādi;

2) piedzīt no atbildētājas prasītājas labā:

- transportlīdzekļa pirkuma maksu 21 937 *euro*,

- zaudējumu atlīdzību sakarā ar derīgā un nepieciešamā aprīkojuma iegādi un apdrošināšanu 1714,43 *euro*,

- likumiskos procentus par kapitāla lietošanu par laiku no 2020.gada 21.septembra līdz 2022.gada 11.janvārim 1725,58 *euro*,

- visus tiesāšanās izdevumus.

Prasības pieteikumā un tā papildinājumos norādīti šādi apstākļi.

[1.1] 2020.gada 20.septembrī prasītāja kā pircēja un atbildētāja kā pārdevēja noslēdza līgumu‑pasūtījumu Nr. [..] (turpmāk – pirkuma līgums) par transportlīdzekļa *Toyota Proace City Verso Compact Double side door 1.2 Turbo Family A/T* (turpmāk – transportlīdzeklis) iegādi.

Prasītāja 2020.gada 14.septembrī samaksāja transportlīdzekļa pirkuma maksu 21 937 *euro* saskaņā ar atbildētājas 2020.gada 14.septembra avansa rēķinu.

[1.2] Prasītāja papildus 2021.gada 18.janvārī apmaksāja atbildētājas 2021.gada 15.janvāra rēķinu 1295 *euro* par transportlīdzekļa disku un ziemas riepu komplektu un 2021.gada 11.februārī – 2021.gada 11.februāra pavadzīmi‑rēķinu par transportlīdzekļa salona gumijas paklājiņiem 85,23 *euro*. Prasītāja apdrošināja transportlīdzekli, iegādājoties OCTA un KASKO polises par 334,18 *euro*.

Kopumā ar transportlīdzekļa aprīkojuma iegādi prasītājai radās 23 651,43 *euro* izdevumi.

[1.3] 2021.gada 5.februārī prasītājas pilnvarotais pārstāvis atbildētājas autosalonā [..] saņēma transportlīdzekli ar valsts reģistrācijas numuru [..] un nobraukumu 5 km un nogādāja to prasītājas saimnieciskās darbības vietā [..].

SIA „Palīgs” valdes locekle [pers. A], kurai vienīgajai šajā sabiedrībā bija B kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības un kurai bija paredzēts lietot transportlīdzekli, pēc iegādes nākamajā darba dienā – 2021.gada 8.februārī – konstatēja būtisku transportlīdzekļa defektu – nepietiekami garu drošības jostu autovadītāja sēdeklim. Proti, prasītājas valde locekle, noregulējot transportlīdzekļa vadītāja krēslu sev braukšanai ērtā veidā un ražotāja paredzētajās krēsla regulēšanas robežās, ar transportlīdzeklī esošo drošības jostu nevarēja piesprādzēties.

[1.4] AS „WESS” pārstāvji ne pirms transportlīdzekļa iegādes, ne pie tā saņemšanas neinformēja pircējas pārstāvi un pat nerosināja aizdomāties, ka šim konkrētajam *Toyota* modelim ir kāds specifisks ierobežojums transportlīdzekļa vadīšanai, ievērojot transportlīdzekļa vadītāja fiziskos parametrus. Par to nav norādes transportlīdzekļa specifikācijā.

Prasītājas valdes locekle ir ilgstoši lietojusi *Toyota* markas automašīnas, un nekad nav bijis problēmu ar drošības jostu lietošanu.

[1.5] Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumu Nr. 279 „Ceļu satiksmes noteikumi” 25.4.punkts noteic transportlīdzekļa vadītāja pienākumu piesprādzēties ar drošības jostu, tādēļ iespēja lietot drošības jostu ir ikviena transportlīdzekļa būtiska īpašība. Pretējā gadījumā nav ievērots drošuma princips ceļu satiksmē.

Padomes 1991.gada 16.decembra Direktīvas 91/671/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas, (turpmāk – Direktīva 91/671/EEK) 2.pants noteic dalībvalstu pienākumu nodrošināt to, ka satiksmes laikā vadītājs un pasažieri piesprādzējas ar drošības jostu vai izmanto apstiprinātu piesprādzēšanās sistēmu.

Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1968.gada 8.novembra Konvencijas par ceļu satiksmi (*The United Nations Convention on Road Traffic*, *pieņemta Vīnē 1968.gada 8.novembrī*; turpmāk – Vīnes Konvencija par ceļu satiksmi) 3.panta 2.punkta „a” apakšpunktu mehānisko transportlīdzekļu tehniskajām prasībām ir jāatbilst šīs konvencijas 5.pielikuma noteikumiem, kuros paredzēts gan tas, ka sēdvietām jābūt aprīkotām ar drošības jostām, gan tas, ka katram automobilim jābūt būvētam tā, lai vadītāja redzes lauks uz priekšu, pa labi un pa kreisi būtu pietiekams, lai ļautu viņam droši vadīt transportlīdzekli (5.pielikuma 59.punkta „c” apakšpunkts).

Labas pārredzamības lauks transportlīdzekļos tiek panākts ar priekšējo krēslu regulēšanas mehānismiem, bet iespēja vadītājam piesprādzēties ar drošības jostu tam ērtā vadīšanas pozīcijā – ar atbilstoša garuma drošības jostu.

[1.6] Prasītāja par minēto trūkumu informēja atbildētāju – vispirms telefoniski, ne vēlāk kā 2021.gada 10.februārī ar īsziņām, nosūtot foto un video, un 2021.gada 13.februārī ar rakstveida pretenziju.

2021.gada 15.februārī transportlīdzeklis tika nogādāts atbildētājas servisā. Atbildētāja 2021.gada 18.februāra vēstulē paziņoja, ka pārbaudes rezultātā transportlīdzekļa drošības jostai vadītāja pusē nekādas nepilnības, trūkumi vai defekti nav konstatēti. Drošības jostas atbilst rūpnīcas specifikācijai. Nomainīt vai pagarināt transportlīdzekļa drošības jostu atbildētāja atteicās, norādot, ka pārdotās automašīnas pārveidošanas darbus atbildētāja nevar piedāvāt.

Atbildība par preces trūkumiem gulstas uz pārdevēju. Tā kā atbildētāja atteicās situāciju atrisināt un defektu novērst, prasītāja 2021.gada 24.februārī nosūtīja atbildētājai vēstuli, paziņojot, ka vēlas atcelt pirkuma līgumu, jo prece tās defekta dēļ atbilstoši tās iegādes mērķim nav lietojama.

Atbildētāja līguma atcelšanai nepiekrita un lika transportlīdzekli paņemt, taču tas trūkuma dēļ nav ticis lietots.

[1.7] Prasība pamatota ar Civillikuma 1593.panta 2.punktu, 1612., 1613., 1618., 1620., 1623., 1631., 1633., 1770.pantu, 2040.panta otro daļu, Direktīvas 91/671/EEK 2.pantu, Vīnes Konvencijas par ceļu satiksmi 3.panta 2.punkta „a” apakšpunktu, 5.pielikuma 59.punkta „c” apakšpunktu.

[2] Atbildētāja AS „WESS” iesniedza rakstveida paskaidrojumus, prasību neatzīstot un citstarp norādot, ka trūkuma nav, jo drošības jostas garums atbilst rūpnīcas specifikācijai un normatīvajiem aktiem. Prasītājai tika dota iespēja veikt testa braucienu un pārbaudīt drošības jostas garumu pirms transportlīdzekļa iegādes un tā saņemšanas brīdī. Tādējādi, pat ja uzskatītu, ka drošības jostai ir trūkums, prasītājai atbilstoši Civillikuma 1613.pantam, piegriežot visparastāko uzmanību, transportlīdzekļa drošības jostas garums nevarēja palikt apslēpts.

[3] Ar Rīgas rajona tiesas 2022.gada 10.februāra spriedumu prasība noraidīta un no SIA „Palīgs” AS „WESS” labā piedzīti izdevumi advokāta palīdzības samaksai 1425 *euro*.

Spriedums pamatots ar šādiem motīviem.

[3.1] Līguma atcēluma prasība nav noilgusi, jo tā ir celta Civillikuma 1633.pantā paredzētajā sešu mēnešu termiņā no līguma noslēgšanas dienas.

[3.2] Pusēm nav strīda par līguma noslēgšanas apstākļiem, bet ir strīds par to, vai drošības jostas garums ir nopirktā transportlīdzekļa trūkums, par kuru atbildētājai kā atsavinātājai ir jāatbild.

[3.3] Lietas atsavinātājam ir atbildība par to, ka lietai nav apslēptu trūkumu un ka tai ir visas tās labās īpašības, kādas apgalvotas vai pieņemamas (Civillikuma 1593.pants).

Ja trūkums ir būtisks, tas radies pirms atsavināšanas un ir bijis atsavinātāja ļauns nolūks, tad saskaņā ar Civillikuma 1620.pantu iestājas atsavinātāja pienākums atlīdzināt zaudējumus. Nepastāvot atsavinātāja ļaunam nolūkam, atbilstoši Civillikuma 1620.panta otrajai daļai prasītājai kā ieguvējai ir tiesības prasīt līguma atcelšanu vai lietas cenas samazināšanu.

[3.4] Atbildētājas kā transportlīdzekļa atsavinātājas ļauns nolūks nav konstatējams, jo nav pamata atzīt, ka atbildētājai būtu bijis zināms, ka prasītājas valdes locekle, kura nav veikusi testa braucienu, būs vienīgā persona, kura lietos transportlīdzekli. Lietā nav gūts apstiprinājums tam, ka prasītāja par šādu faktu būtu jebkad informējusi atbildētāju.

Atbildētāja nav apgalvojusi, ka transportlīdzekļa vadītāja vietā ar drošības jostu varēs piesprādzēties jebkura persona vai tieši prasītājas valdes locekle, jo lietā nav konstatēts, ka prasītāja šādu jautājumu atbildētājai jebkad būtu uzdevusi. Tādējādi nav pamatots prasītājas apgalvojums, ka atbildētāja ir maldinājusi prasītāju par transportlīdzeklim piemītošajām būtiskajām īpašībām.

Nav apstiprinājies tas, ka atbildētāja nebūtu ļāvusi prasītājai pārliecināties par transportlīdzekļa atbilstību prasītājas valdes locekles vajadzībām. Tieši pretēji, prasītāja, tās pārstāvim parakstoties transportlīdzekļa pieņemšanas-nodošanas aktā, ir atzinusi, ka transportlīdzeklis atbilst līguma nosacījumiem un prasītājai nav pretenziju par transportlīdzekļa komplektāciju vai tehnisko stāvokli. Prasītājas pārstāvis nogādājis transportlīdzekli no tā iegādes vietas [..] uz [..], bez problēmām būdams piesprādzējies ar transportlīdzekļa drošības jostu.

Prasītājas valdes loceklei nebija liegta iespēja veikt testa braucienu personīgi, it īpaši ņemot vērā to, ka transportlīdzeklis bija paredzēts tikai viņas lietošanai, kaut arī iegādāts komersantes vajadzībām. Tas, ka Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai noteikto nosacījumu dēļ transportlīdzeklī izmēģinājuma brauciena laikā nevarēja atrasties atbildētājas darbinieki vai salonā netika sniegtas plašākas konsultācijas, nemaina faktu, ka prasītājas valdes locekle uzreiz būtu varējusi konstatēt, ka tieši viņai ir problēmas ar piesprādzēšanos transportlīdzeklī vadītāja vietā, ja vien viņa būtu izdarījusi šādu pārbaudi.

Nedz prasītāja, nedz tās pārstāvis transportlīdzekļa izmēģinājuma braucienā un iegādes procesā nav interesējušies par drošības jostu garumu. Līdz ar to nav pamata atzīt, ka, ja pirms transportlīdzekļa iegādes prasītāja būtu informēta par to, ka transportlīdzekļa drošības jostas garums priekšējiem sēdekļiem abās pusēs ir vienāds, proti, 3500 mm ar iespējamu +/– 50 mm nobīdi, bet tām atšķiras redzamā daļa ārpus stiprinājumiem, tas būtu ietekmējis prasītājas lēmumu un mudinājis pārbaudīt, vai minētais transportlīdzekļa drošības jostu garums ir pietiekams tieši konkrētajai personai – prasītājas valdes loceklei.

[3.5] Nav strīda, ka transportlīdzeklis atbilst ražotāja tehniskajai specifikācijai, ir reģistrēts Ceļu satiksmes drošības direkcijā, un tieši konkrētajam transportlīdzeklim 2021.gada 20.janvārī ir izsniegts pabeigta transportlīdzekļa EK atbilstības sertifikāts. Normatīvajos aktos nav noteikts ražotāja vai pārdevēja pienākums norādīt transportlīdzekļa drošības jostu garumu informācijā vai dokumentos, kas tiek izsniegti potenciālajiem pircējiem.

Lietā nav konstatēts, ka Latvijas Republika nebūtu izpildījusi Vīnes Konvencijas par ceļu satiksmi 3.panta 2.punkta „a” apakšpunktā noteiktos pasākumus un tās teritorijā spēkā esošie noteikumi attiecībā uz tehniskajām prasībām, kas jāievēro mehāniskajiem transportlīdzekļiem un piekabēm, neatbilstu šīs konvencijas 5.pielikuma noteikumiem. Nav pamata atzīt, ka transportlīdzekļa vadītāja redzes lauks uz priekšu, pa labi un pa kreisi nebūtu pietiekams, lai ļautu viņam droši vadīt transportlīdzekli (minētās konvencijas 5.pielikuma 59.punkta „c” apakšpunkts). Faktiski to nenorāda arī pati prasītāja, jo lietā nav strīda par transportlīdzekļa vadītāja redzes lauku.

Līdz ar to no normatīvajiem aktiem neizriet atbildētājas pienākums informēt potenciālos transportlīdzekļa pircējus par transportlīdzekļa drošības jostas garumu.

[3.6] Tiesai jānovērtē, vai tas, ka konkrēta, individuāli noteikta persona nevar piesprādzēties transportlīdzekļa vadītāja vietā ar ražotāja izgatavotu un konkrētajam transportlīdzekļa modelim paredzētu drošības jostu, ir atzīstams par preces (transportlīdzekļa) trūkumu, kas varētu kalpot par pamatu līguma atcelšanai.

[3.6.1] Lietā nav ziņu, kas apliecinātu, ka transportlīdzekļa vadītāja drošības josta ir ar defektu vai neatbilst ražotāja noteiktajiem tehniskajiem parametriem un drošības standartiem.

[3.6.2] Apstāklis, ka konkrētajā transportlīdzeklī konkrētā persona nevar piesprādzēties ar transportlīdzekļa vadītājam paredzēto drošības jostu, nenozīmē, ka lietai ir trūkumi, jo nav ziņu, ka būtu vēl kāda fiziskā persona, kurai būtu konstatēta šāda problēma. Ja minēto atzītu par transportlīdzekļa kā preces trūkumu, tad tam būtu jābūt attiecināmam uz visiem potenciālajiem transportlīdzekļa vadītājiem. Prasītājas pārstāvis vadījis transportlīdzekli, būdams piesprādzējies ar drošības jostu. Tātad problēma pastāv konkrētajai personai – prasītājas valdes loceklei.

No lietas materiāliem un pušu līguma neizriet atbildētājas pienākums nokomplektēt transportlīdzekli atbilstoši prasītājas valdes locekles individuālajām iezīmēm. Atbildētāja nav šādu pienākumu uzņēmusies, un prasītāja šādu lūgumu pirms transportlīdzekļa iegādes nav izteikusi.

[3.6.3] Publisko iepirkumu specifikācijas tiek izstrādātas publiskajiem iepirkumiem saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma nosacījumiem, un tām normatīvajos aktos izvirzītās prasības nevar tikt attiecinātas uz izskatāmo lietu. Tomēr pušu iesniegtajās publisko iepirkumu tehniskajās specifikācijās ietvertie noteikumi pēc būtības apstiprina atbildētājas norādīto, ka situācijā, kurā potenciālajam pircējam ir nepieciešama transportlīdzekļa drošības jostas atbilstība tieši pasūtītāja specifiskajām vajadzībām, pasūtītājs ir tas, kurš šādas speciālas prasības norāda.

Ja šādi precīzi un individuāli parametri netiek norādīti iepirkuma tehniskajā specifikācijā, tad potenciālajam piegādātājam ir pienākums nodrošināt, lai transportlīdzeklis atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, nevis pasūtītāja individuālajiem noteikumiem.

[3.6.4] Saskaņā ar Civillikuma 2040.pantu pirkuma līguma atcelšana jebkurā gadījumā ir uzskatāma par sevišķu izņēmuma gadījumu, kuram nepieciešams ļoti nopietns, pierādāms un pārbaudāms pamatojums, kas konkrētajā gadījumā nav konstatējams.

Civillikuma 1613.pants noteic, ka atsavinātājs neatbild ne par nenozīmīgiem trūkumiem, kas nekavē visumā lietas lietošanu, ne arī par tādiem, kas ieguvējam bijuši zināmi, vai vismaz, piegriežot visparastāko uzmanību, nevarētu palikt viņam apslēpti. Atsavinātājs ir atsvabināts no jebkādas atbildības arī tad, ja lietas trūkumi bijuši zināmi tikai tās ieguvēja vietniekam.

Ja prasītājas valdes locekle testa braucienu būtu veikusi pati, neiespējamība piesprādzēties tādā pozīcijā, kādā tas viņai ir ērti, būtu konstatēta uzreiz. Piegriežot visparastāko vērību, prasītāja būtu varējusi konstatēt, ka tā persona, kuras lietošanai prasītāja iegādājas transportlīdzekli, nevar piesprādzēties ar rūpnīcas izgatavoto drošības jostu, un līdz ar to nav nozīmes tam, kāds ir drošības jostas garums un transportlīdzekļa dizaina risinājums. Ja prasītājas valdes locekle izvēlējās neveikt testa braucienu, tad atbildība par to ir jāuzņemas pašai prasītājai.

[3.6.5] Konkrētas preces neatbilstība konkrētas fiziskās personas individuālajām iezīmēm nav atzīstama par diskrimināciju. Ja par personas diskrimināciju izdarītu secinājumu pēc tā, vai konkrēta, individuāli noteikta persona var izmantot savām vajadzībām preci, kura nav tai piemērota, piemēram, savu tehnisko parametru dēļ, tad katra ražotāja rīcība būtu jāatzīst par *a priori* diskriminējošu pret neidentificētu personu loku, kurām var būt nepiemērota kāda prece.

No normatīvajiem aktiem neizriet transportlīdzekļa ražotāja pienākums nodrošināt, lai katrā tā ražotajā transportlīdzeklī vadītāja drošības jostas garums ir tāds, lai ar to var piesprādzēties jebkura persona.

Tāpat nav pamata atzīt, ka drošības jostas garums ir uzskatāms par ražotāja noteiktu ierobežojumu transportlīdzekļa vadīšanai konkrētam personu lokam, par kuru ražotājam vai atbildētājai kā atsavinātājai ir obligāti jāinformē visi potenciālie pircēji, jo, ņemot vērā cilvēku individuālo parametru dažādību, nav iespējams nodefinēt, kāda garuma drošības jostas būs piemērotas kādiem cilvēkiem.

Lai noskaidrotu, vai konkrētais transportlīdzeklis ir ērts lietošanā konkrētai personai, pat ja šo transportlīdzekli iegādājas komersants, zinot, ka tas tiks nodots vienas konkrētas personas rīcībā, tiek piedāvāts pārliecināties par to pirms iegādes, veicot testa braucienu, taču prasītājas valdes locekle šādu pārbaudi nav veikusi.

[3.6.6] Atbildētājas iesniegtais televīzijas sižets norāda, ka šāda problēma ar drošības jostas garumu var pastāvēt arī citos transportlīdzekļom, bet tā nepadara transportlīdzekli par nelietojamu, jo konkrētai personai nepietiekams drošības jostas garums ir risināms ar speciāliem drošības jostu pagarinošiem elementiem. Tas, ka sižetā apskatītas pasažiera drošības jostas pagarināšanas iespējas, nenozīmē, ka tos pašus līdzekļus bez nesamērīgiem ieguldījumiem un transportlīdzekļa pārbūves nevar izmantot transportlīdzekļa vadītājs, jo lietā nav konstatēts, ka transportlīdzekļa vadītāja drošības jostai būtu izvirzītas citas tehniskās vai drošības prasības.

[3.6.7] Līdz ar to nav pamata konstatēt, ka šāds konkrētas fiziskas personas individuālajām iezīmēm un prasībām neatbilstošs transportlīdzekļa drošības jostas garums ir atzīstams par būtisku trūkumu, jo tas visumā netraucē transportlīdzekļa lietošanu. Tādēļ prasība daļā par līguma atcelšanu kā nepamatota ir noraidāma.

[3.7] Tā kā ir noraidāma prasība par līguma atcelšanu, nav pamata vērtēt prasību daļā par zaudējumu atlīdzības un likumisko procentu piedziņu, jo minētie prasījumi izriet no prasījuma par līguma atcelšanu.

[4] Prasītāja SIA „Palīgs” iesniedza apelācijas sūdzību par minēto spriedumu, pārsūdzot to pilnā apjomā.

[5] Prasītāja SIA „Palīgs” 2022.gada 2.augustā palielināja piedzenamo likumisko procentu summu, prasot piedzīt likumiskos procentus par kapitāla lietošanu par laiku no 2020.gada 21.septembra līdz 2022.gada 5.septembrim 2851,15 *euro*.

[6] Ar Rīgas apgabaltiesas 2022.gada 5.septembra spriedumu prasība noraidīta un no SIA „Palīgs” AS „WESS” labā piedzīti ar lietas vešanu saistītie izdevumi 1312,98 *euro*.

Apgabaltiesa pievienojusies pirmās instances tiesas sprieduma argumentācijai, papildus norādot šādus motīvus.

[6.1] Strīds starp pusēm ir par to, vai prasītājas nopirktā transportlīdzekļa vadītāja drošības jostas nepietiekamais garums, lai ar to piesprādzētos konkrētā prasītājas amatpersona (valdes locekle), ir atzīstams par preces apslēptu trūkumu, ko atbildētāja noklusējusi.

[6.2] Civillikuma 1620.pantā noteikts, ka atsavinātājam, kas ļaunā nolūkā noklusējis vai apslēpis viņam zināmos lietas trūkumus, vai noteikti apgalvojis, ka tai ir zināmas īpašības, jāatlīdzina ieguvējam visi zaudējumi. Visos citos gadījumos ieguvējam ir tiesība tikai prasīt pēc paša izvēles vai nu līguma atcelšanu, vai lietas cenas samazināšanu.

Civillikuma 1620.panta izpratnē ļauns nolūks var izpausties trīs patstāvīgos veidos: atsavinātās lietas trūkums ticis noklusēts, trūkums ticis apslēpts vai noteikti apgalvots par atsavinātās lietas citādām īpašībām.

Līdz ar to, lai konstatētu prasītājas tiesības uz līguma atcelšanu un zaudējumu atlīdzību, jākonstatē, ka nopirktajam transportlīdzeklim piemīt apslēpts trūkums, tas radies pirms atsavināšanas, tā nozīmīgums Civillikuma 1613.panta izpratnē un ļauns nolūks atbildētājas rīcībā.

[6.3] Vispirms noskaidrojams, vai nopirktajam transportlīdzeklim piemīt kvalitātes trūkums Civillikuma 1593.panta 2.punkta izpratnē.

[6.3.1] Kā skaidrots tiesību doktrīnā, kvalitātes trūkumi ir tādi, kas izpaužas lietas īpašību neatbilstībā līguma noteikumiem vai no situācijas izrietošiem (pieņemtajiem) kritērijiem, turklāt tiek pieņemts, ka lietai nav nekādu apslēptu trūkumu. Attiecībā uz redzamiem trūkumiem vērīgam ir jābūt pašam ieguvējam (Civillikuma 1613.pants).

[6.3.2] Līguma vispārējo noteikumu 5.1.punktā noteikts, ka atbildētāja kā pārdevēja nodrošina transportlīdzekļa, tā detaļu un piederumu atbilstību līguma nosacījumiem. Transportlīdzeklim jāatbilst spēkā esošajiem izgatavotājrūpnīcas ekspluatācijas un kvalitātes standartiem un normatīvajiem aktiem.

Nav pamata apšaubīt atbildētājas norādīto, ka transportlīdzekļa specifikācijas tehniskie dati prasītājai norādīti izsniegtajā piedāvājumā, līgumā un transportlīdzekļa īpašnieka rokasgrāmatā, kas prasītājas pārstāvim izsniegta transportlīdzekļa pieņemšanas laikā, un ka transportlīdzeklis pilnībā atbilst minētajos dokumentos norādītajam. Pierādījumi par pretējo lietā nav iesniegti.

Lietā nav pierādījumu, kas liecinātu, ka transportlīdzekļa drošības josta neatbilst kādam no normatīvajiem aktiem, kas piemērojami transportlīdzekļu tehniskajām prasībām, uz kurām norādījusi atbildētāja:

1) Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumos Nr. 16 „Vienoti noteikumi par apstiprinājumiem: I. mehānisko transportlīdzekļu drošības jostām, ierobežotājsistēmām, bērna ierobežotājsistēmām un *ISOFIX* bērna ierobežotājsistēmām; II. ar drošības jostām, drošības jostas lietošanas atgādinājuma sistēmām, ierobežotājsistēmām, bērna ierobežotājsistēmām, *ISOFIX* bērna ierobežotājsistēmām un *i-Size* bērna ierobežotājsistēmām aprīkotiem transportlīdzekļiem” (turpmāk – ANO EEK Noteikumi Nr. 16) noteiktajām prasībām drošības jostām un to testēšanai;

2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 30.maija Regulai (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (turpmāk – Regula 2018/858);

3) Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumiem Nr. 1494 „Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi”.

Nav pamata šaubām, ka atbilstību minēto normatīvo aktu prasībām apstiprina gan transportlīdzekļa atbilstības sertifikāts, kuru izdevis tā ražotājs atbilstoši Regulas 2018/858 36.panta prasībām un ar kuru apliecināta izgatavotā transportlīdzekļa atbilstība apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam un visiem normatīvajiem aktiem, kas bijuši spēkā tā izgatavošanas brīdī, gan fakts, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija reģistrējusi transportlīdzekli, ļaujot tam piedalīties ceļu satiksmē.

Prasītāja nav nedz norādījusi, nedz pierādījusi, ka tiesību aktos būtu noteikts konkrēts transportlīdzekļa vadītāja drošības jostas garums, kas tā ražotājam būtu jāievēro.

Kļūdaina ir prasītājas atsauce uz Regulas 2018/858 59.panta otro daļu un tajā noteikto ražotāja pienākumu nodrošināt lietotājus ar visu attiecīgo informāciju un vajadzīgajām instrukcijām, kas apraksta visus īpašos nosacījumus vai ierobežojumus saistībā ar transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas, atsevišķas tehniskas vienības, detaļas vai aprīkojuma lietošanu, ko konkrētajā gadījumā prasītāja saistījusi ar atbildētājas pienākumu informēt prasītāju par drošības jostas garumu. Pretēji prasītājas viedoklim minētajā normā noteiktais pienākums ražotājam noteikts situācijās, kad transportlīdzeklim ir īpaši nosacījumi vai ierobežojumi minētās regulas izpratnē, par ko pierādījumu lietā nav, tādēļ tas nevar tikt attiecināts uz strīdus transportlīdzekli.

Par transportlīdzekli obligāti sniedzamo informāciju noteic Regulas 2018/858 61.pants un X pielikums (īpaši 2.5.punkts), kuros nav noteikta prasība norādīt drošības jostu garumu.

Tādējādi ne Latvijas Republikas, ne Eiropas Savienības normatīvais regulējums nenoteic pienākumu norādīt informāciju par transportlīdzekļa drošības jostas garumu tehniskajos vai mārketinga dokumentos, līdz ar to nav pamata atzīt, ka transportlīdzeklis (tā drošības jostas garums vadītāja sēdeklim) neatbilst līguma nosacījumiem, izgatavotājrūpnīcas spēkā esošiem ekspluatācijas un kvalitātes standartiem vai spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

[6.3.3] Jebkuras personas iespēja piesprādzēties B kategorijas transportlīdzeklī nav vispārzināms fakts, jo šādu iespēju var ietekmēt daudzi faktori, piemēram, transportlīdzekļa tips, modelis, izmantotie dizaina un drošības sistēmu risinājumi utt., kā arī personas fiziskās īpašības (auguma kopējais garums, roku un kāju garums, to proporcionalitāte pret pārējo ķermeni, ķermeņa korpulence u. tml.). Līdz ar to katrā individuālā gadījumā iespēja lietot kādu konkrētu transportlīdzekli, tostarp piesprādzēties tajā ar drošības jostu, var risināties atšķirīgi. Attiecīgi transportlīdzeklim nebija jābūt aprīkotam ar neierobežoti garu drošības jostu, lai ar to varētu piesprādzēties jebkura persona.

Minēto ilustratīvi raksturo ne tikai dzīvē gūtie novērojumi, bet arī atbildētājas iesniegtās diskusijas publiskajā telpā gan Latvijā, gan citās valstīs par to, ka transportlīdzekļa drošības jostu garumi atšķiras. To apstiprina Latvijas Televīzijas 2015.gada sižets „Ko darīt, ja autovadītājam drošības josta par īsu?!” (sk. *https://ltv.lsm.lv/lv/raksts/26.05.2015-ko-darit-ja-autovaditajam-drosibas-josta-par-isu.id50094/*) un Amerikas Savienoto Valstu (turpmāk – ASV) Transporta departamenta publiskie ieteikumi par transportlīdzekļa iegādi, kuru 4.punktā ieteikts pirms jauna auto iegādes pārbaudīt, vai tā drošības josta labi der (sk. *https://www.nhtsa.gov/risky-driving/seat-belts*).

Ņemot vērā minēto un to, ka strīdus transportlīdzekļa neatbilstība līguma noteikumiem vai normatīvajiem aktiem nav konstatējama, par transportlīdzekļa atbilstību, tostarp drošības jostas garuma pietiekamību konkrētā pircēja (lietotāja) individuālajām vajadzībām, ir jāpārliecinās pircējam, gan rūpīgi apskatot transportlīdzekli pirms tā iegādes, gan uzdodot pārdevējam jautājumus, gan izmantojot iespēju veikt izmēģinājuma (testa) braucienu. Prasītājas apelācijas sūdzībā izteiktais viedoklis, kādiem mērķiem izmēģinājuma brauciens ir paredzēts, ir subjektīvs bez objektīva pamata.

Šādos apstākļos prasītājas norādīto tās amatpersonai nepietiekamo transportlīdzekļa vadītāja drošības jostas garumu nav pamata uzskatīt par trūkumu Civillikuma 1593.panta 2.punkta izpratnē.

[6.4] Turklāt, atbilstoši Civillikuma 1613.pantam piegriežot visparastāko vērību, pašai prasītājas amatpersonai pirms transportlīdzekļa pirkšanas bija iespēja pārliecināties par transportlīdzekļa piemērotību viņas individuālajām vajadzībām, jo vadītāja drošības josta nav noslēpta, tā ir brīvi pieejama un izvelkama ikvienai personai, kas apskata vai izmēģina transportlīdzekli. Pretēji tam transportlīdzekļa testa braucienus veicis prasītājas pārstāvis, kurš arī pēc pirkuma transportlīdzekli bez jebkādiem iebildumiem un pretenzijām pieņēmis un nogādājis prasītājas atrašanās vietā [..]. Prasītajai saskaņā ar Civillikuma 2289.pantu pilnvarnieka rīcība ir saistoša.

[6.5] Strīda izšķiršanā nav nozīmes apstākļiem par transportlīdzekļa vadītāja un pasažiera drošības jostu redzamo daļu iespējamo garuma atšķirību, jo, pirmkārt, pasažiera drošības jostas garums nav strīda priekšmets, otrkārt, no dzīvē gūtiem novērojumiem zināms, ka vadītāja un pasažiera sēdekļu drošības jostas sistēmu risinājums nevar būt analogs, kaut vai ņemot vērā stūres iekārtas izvietojumu.

[6.6] Tāpat lietas izskatīšanā nav juridiskas nozīmes apstāklim par prasītājas valdes locekles līdzšinējo pieredzi piesprādzēties ar drošības jostu citos transportlīdzekļos. Strīda priekšmets ir konkrētais transportlīdzeklis, un no prasītājas norādītā neizriet tās valdes locekles pieredze ar analogu transportlīdzekļa tipu un modeli. Minēto neietekmē arī apstāklis, ka transportlīdzekļiem ir bijis tas pats ražotājs, kas nopirktajam transportlīdzeklim.

[6.7] Lietā nav nozīmes iesniegtajiem publisko iepirkumu dokumentiem un nomas pakalpojumu noteikumiem. Prasības, kas piemērojamas transportlīdzekļu drošības jostām, izriet no normatīvā regulējuma, un tās nenoteic publisko iepirkumu vai nomas transportlīdzekļu pakalpojumu sniedzēju noteikumi.

[6.8] Tādējādi nav pamata atzīt, ka transportlīdzeklim būtu kādi apslēpti trūkumi vai trūktu tās labās īpašības, kādas apgalvotas vai pieņemamas Civillikuma 1593.panta 2.punkta izpratnē, kā arī nav konstatējams atbildētājas ļauns nolūks. Tamdēļ pirkuma līgums saskaņā ar Civillikuma 1620.pantu un 2040.panta 2.punktu nav atceļams. Attiecīgi kā nepamatota noraidāma arī prasība daļā par pirkuma maksas, zaudējumu atlīdzības un lietošanas procentu piedziņu.

[6.9] Noraidot prasību par līguma atcelšanu, apgabaltiesa ņem vērā arī Civillikuma 1624.pantā noteikto, proti, kad ieguvējs cēlis līguma atcēluma prasību, viņam jādod atpakaļ lieta līdz ar visiem tās piederumiem.

Prasītāja transportlīdzekli atbildētājai nav atdevusi. Tas joprojām atrodas pie prasītājas. Pieprasot pirkuma līguma atcelšanu un pirkuma maksas atmaksu, prasītāja arī nav piedāvājusi kādu turpmāku risinājumu rīcībai ar nopirkto transportlīdzekli, kas jau vairāk nekā gadu ir tās valdījumā.

[6.10] Noraidot prasību, saskaņā ar Civilprocesa likuma 44.panta pirmās daļas 1.punkta „b” apakšpunktu atbildētājai atlīdzināmi izdevumi advokāta palīdzības samaksai 1312,98 *euro*.

[7] Ar Rīgas apgabaltiesas 2022.gada 21.septembra lēmumu labota pārrakstīšanās un matemātiskā aprēķina kļūda spriedumā, labojot no prasītājas atbildētājas labā piedzīto ar lietas vešanu saistīto izdevumu summu uz 2850 *euro*, kas ir Civilprocesa likuma 44.panta pirmās daļas 1.punkta „b” apakšpunktā noteiktais maksimālais atlīdzināmais izdevumu apmērs atbilstoši prasības summai – 26 259,58 *euro.*

[8] Prasītāja SIA „Palīgs” iesniedza kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas 2022.gada 5.septembra spriedumu, pārsūdzot to pilnā apjomā.

Kasācijas sūdzībā norādīti šādi argumenti.

[8.1] Tiesa nepareizi interpretējusi Civillikuma 1593.panta 2.punktā ietverto nenoteikto jēdzienu „lietas labās īpašības, kādas apgalvotas vai pieņemamas” un attiecīgi iesniegtos pierādījumus nav attiecinājusi uz šīs tiesību normas saturu.

[8.1.1] Lietas labās īpašības, kuras lietas ieguvējs var sagaidīt vai kuras lietai piemīt, ir gan tādas īpašības, kas apgalvotas normatīvajos aktos, instrukcijās, rakstveida paziņojumos, gan arī tādas rakstveidā nedefinētas īpašības, kuras var uzskatīt vai uzskata par vispārpieņemtām, lietai piemītošām īpašībām. Tieši lietas vispārpieņemtās labās īpašības ir tās, kas, attīstoties tehnoloģiskajām iespējām, personu ieradumiem un dzīves kvalitātei, nostiprinās cilvēku apziņā, kļūst pašsaprotamas un saprātīgi sagaidāmas.

[8.1.2] Konstatējot, ka normatīvais regulējums nenoteic konkrētu transportlīdzekļa vadītāja drošības jostas garumu un pienākumu to norādīt tehniskajos vai mārketinga dokumentos, tiesa nepareizi secinājusi, ka transportlīdzeklis (tā drošības jostas garums vadītāja pusē) atbilst līguma nosacījumiem, ražotāja ekspluatācijas un kvalitātes standartiem un spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

Pusēm nav strīda, ka neviens normatīvais akts nenosaka drošības jostu minimālo vai maksimālo garumu metros vai centimetros. Transportlīdzekļa drošības jostas garums nav uzrādīts nevienā no transportlīdzekļa tehniskajiem dokumentiem, tostarp lietotāja rokasgrāmatā. Taču tiesa kļūdaini uzskatījusi, ka normatīvajos aktos vai tehniskajos dokumentos neierakstīta īpašība nevar tikt uzskatīta par saprātīgi sagaidāmu lietas īpašību, ar kuru lietas ieguvējs var rēķināties.

Secinājumu, ka jebkuras personas iespēja piesprādzēties B kategorijas transportlīdzeklī nav vispārzināms fakts, jo šādu iespēju var ietekmēt transportlīdzekļa veids un personu fiziskās īpašības, tiesa nav pamatojusi ar tiesību normu un pierādījumu analīzi. Tiesa nav ņēmusi vērā, ka transportlīdzekļa vadīšana un dalība ceļu satiksmē ir atļauta tikai tad, ja transportlīdzekļa vadītājs ir piesprādzējies.

Transportlīdzekļa vadītāja pienākums piesprādzēties ar drošības jostu noteikts Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumu Nr. 279 „Ceļu satiksmes noteikumi” 25.4.punktā un Direktīvas 91/671/EEK 2.pantā.

Tā kā drošības jostas uzdevums ir veicināt satiksmes dalībnieku drošību, piedaloties ceļu satiksmē, tad drošības jostas esība ir ne tikai formāla prasība, bet tai ir noteikts mērķis un uzdevums un tai ir jābūt izmantojamai – transportlīdzekļa vadītājam jāspēj ar to piesprādzēties. Līdz ar to jauna transportlīdzekļa drošības jostai jābūt tāda garuma, lai vadītājs varētu piesprādzēties, novietojot autovadītāja sēdekli ražotāja paredzētajās sēdekļa regulēšanas robežās tā, lai viņam būtu vislabākā pārredzamība transportlīdzekļa vadīšanai.

[8.1.3] Tiesai, interpretējot Civillikuma 1593.panta 2.punktu, bija jāņem vērā Vīnes Konvencijas par ceļu satiksmi 3.panta 2.punkta „a” apakšpunkta un 5.pielikuma 59.punkta „c” apakšpunktā noteiktās prasības par to, ka sēdvietām jābūt aprīkotām ar drošības jostām un katram automobilim jābūt būvētam tā, lai vadītāja redzes lauks uz priekšu, pa labi un pa kreisi būtu pietiekams, lai ļautu viņam droši vadīt transportlīdzekli.

Labas pārredzamības lauks tiek panākts ar priekšējo sēdekļu regulēšanas mehānismiem. Līdz ar to drošības jostai ir jābūt tik garai, lai, ievērojot krēsla regulēšanas iespējas, drošības jostu varētu izmantot tai paredzētajam mērķim – piesprādzēties.

[8.1.4] Transportlīdzeklis var tikt nomāts arī ceļojuma laikā, kad nomas maksa samaksāta iepriekš, un potenciālais nomnieks nedrīkst satraukties, vai transportlīdzeklim būs izmantojama drošības josta vadītāja pusē.

Tāpat darba devēji – juridiskās personas – nevar pirms transportlīdzekļa iegādes darba vajadzībām katru darbinieku individuāli nogādāt autosalonā testa braucieniem. Savukārt darbinieku pieņemšana darbā, kura veikšanai jāizmanto iegādātais transportlīdzeklis, pēc tā, vai darbinieks spēj piesprādzēties, būtu diskriminējoša.

[8.1.5] Tādējādi drošības jostas pietiekams garums, lai autovadītājs spētu piesprādzēties, ir tā labā īpašība, ko pircējs var saprātīgi sagaidīt, iegādājoties transportlīdzekli, nejautājot, vai visi pircēja darbinieki spēs piesprādzēties, ja prece nesatur norādes par īpašiem ierobežojumiem preces lietotājiem vai ja lietotājam nav speciālu vajadzību. Tā ir sagaidāmā un pieņemamā lietas īpašība, nevis kāds īpašs ekstra vai komfortu veicinošs aprīkojums vai papildaprīkojums, par ko pircējam jāpārliecinās.

Tādējādi, ja tiesa būtu pareizi iztulkojusi Civillikuma 1593.panta 2.punktu, tā atzītu, ka drošības jostai transportlīdzekļa vadītāja pusē ir jābūt pietiekami garai, lai persona, ja tā var ieņemt ērtu pozīciju transportlīdzekļa vadīšanai, nodrošinot labu pārredzamības lauku, kā arī tai nav fizioloģisku īpatnību, kuru dēļ ir nepieciešams speciāls aprīkojums, var piesprādzēties.

[8.1.6] Savukārt, ja kādu apsvērumu dēļ ražotājs ir ierobežojis drošības jostas pielietošanas iespējas, pircējs par to ir jāinformē. Atbildētāja nav informējusi prasītāju, ka transportlīdzekļa vadītāja iespēju piesprādzēties ar drošības jostu, pat ja var noregulēt transportlīdzekļa vadītāja sēdekli braukšanai drošā un ērtā pozīcijā, var ierobežot dažādi faktori, tostarp personas fiziskās īpašības.

[8.1.7] Tiesa nav vērtējusi lietā pārbaudāmo apstākļu kopumu, proti, vai persona var piesprādzēties un vai pastāv kādi sevišķi apstākļi, kāpēc persona nevar piesprādzēties ar drošības jostu.

Turklāt nav vērtēti iesniegtie pierādījumi par to, ka prasītājas valdes locekle nevar piesprādzēties tikai šajā transportlīdzeklī. Zvērināts tiesu izpildītājs ir fiksējis faktu, ka pēc nejaušības brīvi izvēlētā transportlīdzeklī atbildētājas autosalonā, turklāt atbildētājas darbinieka klātbūtnē, [pers. A] varēja piesprādzēties brīvi un bez ierobežojumiem.

Tāpat nav vērtēta [pers. A] līdzšinējā pieredze, ka, vadot dažādus transportlīdzekļus, tostarp līdzīga tipa un tādas pašas markas (*Toyota*) transportlīdzekļus, viņai nekad nav radušās problēmas piesprādzēties vadītāja sēdeklī. Līdzšinējā pieredze ir vēl viens būtisks apstāklis, kas pamato to, ka drošības jostas garums ir tā lietas īpašība, kuru persona var saprātīgi sagaidīt no jauna transportlīdzekļa.

[8.1.8] Ja drošības jostas garums jebkura lietotāja vajadzībām nav pietiekams, bet lietas ieguvējs par šiem ierobežojumiem nav informēts, atsavinātājam saskaņā ar Civillikuma 1593.panta 2.punktu ir jāatbild par to, ka lietai nav to labo īpašību, kas bija apsolītas vai pieņemamas.

[8.2] Spriedums neatbilst Civilprocesa likuma 93.panta pirmās daļas, 189.panta trešās daļas, 190.panta otrās daļas un 193.panta pirmās daļas prasībām.

[8.2.1] Tiesa nepamatoti uz izskatāmo strīdu attiecinājusi Latvijas Televīzijas 2015.gada sižetu „Ko darīt, ja autovadītājam drošības josta par īsu?” un ASV Transporta departamenta publiskos ieteikumus transportlīdzekļa iegādei.

Viens sižets 2015.gadā, nekonkretizējot, vai tajā atspoguļots jautājums par pasažieru vai vadītāja drošības jostu un par kādu transportlīdzekli ir runa, neliecina, ka pastāv publiska diskusija par šo tēmu. Savukārt ASV Transporta departamenta aicinājumi jāvērtē kopsakarā ar šīs valsts normatīvajiem aktiem, tostarp attiecībā uz transportlīdzekļa aprīkojumu, un tie neattiecas uz Latvijā iegādātu transportlīdzekli.

[8.2.2] Tiesa nav vērtējusi prasītājas argumentus un iesniegtos pierādījumus par tās valdes locekles pieredzi (iespēju piesprādzēties citu transportlīdzekļu vadītāja sēdeklī), par publisko iepirkumu noteikumiem (kuros drošības jostu garums nekad nav noteikts, jo tā ir pieņemama un sagaidāma lietas īpašība) un par to, ka nevar kā vienu no pieņemšanas darbā kritērijiem paredzēt darbinieka fiziskos parametrus.

[8.2.3] Tiesa, pārkāpjot Civilprocesa likuma 93.panta pirmās daļas un 193.panta piektās daļas prasības, atzinusi par pamatotiem atbildētājas apgalvojumus, lai gan tos neapstiprina pierādījumi, jo atbildētāja tādus nav iesniegusi.

Tiesa nepareizi atzinusi, ka par transportlīdzekļa atbilstību, tostarp drošības jostas garuma pietiekamību konkrēta lietotāja individuālajām vajadzībām, ir jāpārliecinās pircējam, gan rūpīgi apskatot transportlīdzekli pirms tā iegādes, gan uzdodot pārdevējam jautājumus, gan izmantojot iespēju veikt izmēģinājuma braucienu.

 Lietā nav pierādījumu tam, ka testa braucienu uzdevums ir noskaidrot drošības jostas garumu. Tas ir tikai atbildētājas apgalvojums. Nedz atbildētāja, nedz tiesa arī nav norādījusi normatīvos aktus, kas uzliek pircējam pienākumu pārbaudīt drošības jostas garuma pietiekamību.

[8.3] Tiesa nav pamatojusi, kāpēc atbildētājai atlīdzināmo izdevumu advokāta darba samaksai apmērs noteikts Civilprocesa likuma 44.panta pirmās daļas 1.punkta „b” apakšpunktā paredzētajā atlīdzināmo izdevumu maksimālajā apmērā. Tiesa nepamatoti nav piemērojusi Civilprocesa likuma 44.panta piekto daļu un nav vērtējusi lietas sarežģītību, tiesvedības procesa norisi rakstveida procesā un lietas apjomu.

[9] Atbildētāja AS „WESS” iesniedza rakstveida paskaidrojumus par kasācijas sūdzību, uzskatot to par nepamatotu.

**Motīvu daļa**

[10] Pārbaudījis sprieduma likumību attiecībā uz argumentiem, kas minēti kasācijas sūdzībā, kā to nosaka Civilprocesa likuma 473.panta pirmā daļa, Senāts atzīst, ka apelācijas instances tiesas spriedums ir atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai Rīgas apgabaltiesā.

[11] Prasītāja cēlusi transportlīdzekļa *Toyota Proace City Verso Compact* pirkuma līguma atcēluma prasību sakarā ar to, ka atsavinātajai lietai (automašīnai) ir trūkums – vadītāja drošības jostas nepietiekams garums.

Prasība pamatota ar Civillikuma 1593.panta 2.punktu, kas paredz, ka katrā atlīdzināma atsavinājuma līgumā, tostarp pirkumā, atsavinātājam jānes atbildība pret ieguvēju par to, ka lietai nav nekādu apslēptu trūkumu un ka tai ir visas tās labās īpašības, kādas apgalvotas vai pieņemamas.

 Senāts piekrīt kasācijas sūdzības iesniedzējai, ka galvenais tiesību jautājums lietā ir par šīs tiesību normas pareizu iztulkošanu, proti, kas ir atzīstams par lietas trūkumu.

[11.1] Skaidrojot 1864.gada Vietējo civillikumu kopojuma 3215.panta 2.punktu, kas pēc būtības atbilst Civillikuma 1593.panta 2.punktam, tiesību doktrīnā ir norādīts, ka [lietas] īpašību garantija daudzos gadījumos veido līguma dabisko sastāvdaļu un līguma [noslēgšanas] sekas, ja vien, ņemot vērā [līguma] noteikumus vai [tā noslēgšanas] apstākļus, nav norādes uz pušu pretēju gribu (sk. *Komentārs Vietējo civillikumu kopojuma 3215.pantam. Grām.: Буковский В. (cост.). Сводъ гражданскихъ узаконений губерний Прибалтийскихъ (съ продолжениемъ 1912–1914 г.г. и съ разъяснениями въ 2 томахъ). Т. II., содержащий Право требований. Рига: Г. Гемпель и Ко, 1914, c.1276-1277* *(Bukovskis V. Baltijas guberņu Vietējo civillikumu kopojums ar 1912.–1914.gada papildinājumiem un paskaidrojumiem divos sējumos. II sējums. Riga: G. Gempeļ i ko, 1914, 1276.-1277.lpp.)*).

Tas, kas atzīstams par lietas trūkumu, ir fakta jautājums, kas tiesai jānoskaidro katrā konkrētā gadījumā, pamatojoties uz vispārīgajiem sadzīviskajiem uzskatiem, pēc nepieciešamības pieaicinot lietpratējus (sk. *turpat, 1277.lpp.*).

Civillikuma mūsdienu komentāros norādīts, ka kvalitātes trūkumi ir tādi, kas izpaužas lietas īpašību neatbilstībā līguma noteikumiem vai no situācijas izrietošajiem (pieņemamajiem) kritērijiem (sk. *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.-2400.p.). Autoru kolektīvs prof. K. Torgāna vispārīgā zinātniskā redakcijā. Rīga: Mans Īpašums, 2000, 122.lpp.*).

[11.2] Ievērojot minēto, Senāts atzīst, ka ar atsavinātās lietas trūkumu saprotama lietas neatbilstība līguma noteikumiem. Lietas neatbilstība līguma noteikumiem var izpausties gan kā neatbilstība subjektīvajām prasībām, gan kā neatbilstība objektīvajām prasībām.

Ar subjektīvajām prasībām saprotamas prasības, par kurām puses atsavinājuma līgumā tieši vienojušās, piemēram, līgumā noteiktais preces apraksts, veids, daudzums, kvalitāte, līgumā noteiktā funkcionalitāte, saderība, sadarbspēja u. tml., arī lietas ieguvēja (pircēja) izteiktā prasība par preces derīgumu konkrētam nolūkam, kurai lietas atsavinātājs (pārdevējs) piekritis.

Ar objektīvajām prasībām saprotamas prasības, kuras līguma noslēgšanas laikā bija noteiktas normatīvajos aktos un citos normatīvos, tostarp standartos; prasības, atbilstību kurām atsavinātājs pirms līguma noslēgšanas norādījis preces aprakstos vai paraugos; kā arī prasības, atbilstība kurām līguma noslēgšanas laikā bija saprātīgi sagaidāma, raugoties no vidusmēra pircēja skatupunkta. Pie pēdējām pieder, piemēram, tādas īpašības un citas iezīmes, tostarp attiecībā uz ilgizturību, funkcionalitāti, saderību un drošumu, kādas parasti ir raksturīgas un izvirzāmas tāda paša veida precēm.

(Līdzīgu trūkumu iedalījumu pēc neatbilstības subjektīvajām un objektīvajām prasībām sk., piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes 2019.gada 20.maija Direktīvas (ES) 2019/771 par atsevišķiem preču pārdošanas līgumu aspektiem, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK un atceļ Direktīvu 1999/44/EK, 6. un 7.pantā (attiecībā uz pirkuma līgumiem, kurus pārdevēji slēdz ar patērētājiem).)

Tādējādi tiesai, pārbaudot ieguvēja apgalvojumu par to, ka atsavinātajai lietai ir trūkums, atbilstoši pušu argumentiem vispirms ir jāpārbauda lietas atbilstība subjektīvajām prasībām, bet, ja tādu nav vai tās nav pilnīgas, tad jāpārbauda lietas atbilstība objektīvajām prasībām.

[11.3] Lietā nav strīda, ka puses konkrētā transportlīdzekļa pirkuma līgumu nav individualizējušas tieši prasītājas valdes locekles vajadzībām un prasības vadītāja drošības jostas garumam līgumā (vai citādi vienojoties) tieši nav noteikušas, t. i., subjektīvo prasību attiecībā uz transportlīdzekļa strīdus īpašību nav. Līdz ar to tiesai bija jāpārbauda drošības jostas atbilstība objektīvajām prasībām.

[11.4] Attiecībā uz lietas atbilstību objektīvajām prasībām lietā nav strīda, ka normatīvie akti noteic transportlīdzekļa vadītāja pienākumu piesprādzēties ar drošības jostu (sk. Ministru kabineta 2015.gada 2.jūnija noteikumu Nr. 279 „Ceļu satiksmes noteikumi” 25.4.apakšpunktu), bet normatīvie akti, tostarp normatīvtehniskie akti, nenoteic lietas attiecīgo īpašību – drošības jostas konkrētu garumu, tostarp minimālo vai maksimālo garumu.

Tāpat nav strīda, ka pārdevēja nav uzrādījusi drošības jostas garumu nevienā no pircējai izsniegtajiem reklāmas vai tehniskajiem dokumentiem, tostarp specifikācijā un lietotāja rokasgrāmatā.

[11.5] Līdz ar to tiesai sakarā ar prasītājas izvirzītajiem argumentiem bija jāpārbauda lietas atbilstība tām objektīvajām prasībām, atbilstība kurām pirkuma līguma noslēgšanas laikā bija saprātīgi sagaidāma. Kā jau minēts, lietas trūkuma pārbaude Civillikuma 1593.panta 2.punkta piemērošanā aptver ne tikai atsavinātās lietas atbilstību normatīvos vai atsavinātāja lietas aprakstā noteiktajām prasībām, bet nepieciešamības gadījumā arī atbilstību lietas tādām īpašībām, kādas parasti ir pieņemamas jeb sagaidāmas tāda paša veida un rakstura precēm.

Ņemot vērā minēto, ir pareizs kasācijas sūdzības arguments, ka tiesa kļūdaini uzskatījusi, ka normatīvajos aktos vai tehniskajos dokumentos neierakstīta īpašība nevar tikt uzskatīta par saprātīgi sagaidāmu lietas īpašību Civillikuma 1593.panta 2.punkta izpratnē, un tādēļ tiesa, neizdarot nepieciešamo pārbaudi, bez pietiekama pamata atzinusi, ka trūkuma nav.

[11.6] Ievērojot kasācijas sūdzībā izvirzītos prasītājas argumentus par lietas neatbilstību tām objektīvajām prasībām, atbilstība kurām bija pieņemama jeb saprātīgi sagaidāma, Senāts sniedz plašāku skaidrojumu par to, kā šīs prasības un atbilstība tām vērtējama.

[11.6.1] Kā jau minēts, pie šādām prasībām pieder, piemēram, tādas īpašības, kādas parasti ir raksturīgas un izvirzāmas tāda paša veida precēm. Civillikuma 1593.panta 2.punktā ietvertais kritērijs, ka lietai ir jāpiemīt visām labajām īpašībām, kādas pieņemamas jeb sagaidāmas, pēc būtības atbilst patērētāju tiesību aizsardzības jomā izmantotajam kritērijam par to, ka precei jāatbilst parasti izvirzāmajām prasībām (sk. Patērētāju tiesību aizsardzības likuma 14.pantu). Kā norādīts juridiskajā literatūrā, parasti izvirzāmās prasības nekur noteikti nav definētas – tās atkarīgas no konkrētā preču veida, to lietošanas, kalpošanas ilguma un citiem aspektiem (sk. *Vītoliņa B. Patērētāju tiesību aizsardzības pamati. Rīga: Zvaigzne ABC, 2015, 44.lpp.*).

[11.6.2] Nosakot, kas ir lietas pieņemamās jeb sagaidāmās īpašības, vērtējums izdarāms no vidusmēra pircēja skatupunkta. Vidusmēra pircēja jēdziens nav gluži identisks vidusmēra patērētāja jēdzienam patērētāju tiesībās, tomēr tie ir līdzīgi. Vidusmēra pircējs ir hipotētiskais vidusmēra pircējs, kas ir saprātīgs, samērā labi informēts, uzmanīgs un apdomīgs, bet nav attiecīgās jomas lietpratējs.

Šāda izpratne atbilst vēsturiskajai izpratnei par vidusmēra ieguvēja jeb pircēja zināšanu līmeni. Komentējot 1864.gada Vietējo civillikumu kopojuma 3244.pantu, kas pēc būtības atbilst Civillikuma 1613.pantam, tiesību doktrīnā norādīts, ka mēraukla, ar kuru tiek novērtēts ieguvējs, nosakot trūkuma acīmredzamību, ir parasta cilvēka mēraukla, nevis zinātāja (sk. *Dr. Buengner J. Commentar zu dem vierten Buch des Liv-, Est- und Curländischen Privatrechts. Erster Band. Artikel 2907-3640. Riga: Commissions-Verlag von Nikolai Kymmel, 1889, S. 140*).

Tāpat mūsdienu praksē Senāts, iztulkojot Civillikuma 1613.panta pirmo daļu, ieguvēju raksturojis kā personu bez speciālām, tostarp tehniskām, zināšanām par attiecīgo preču veidu (sk. *Senāta 2023.gada 25.janvāra sprieduma lietā Nr. SKC‑46/2023, ECLI:LV:AT:2023:0125.C73454620.11.S, 9.7.punktu*).

Lai arī Civillikuma 1613.panta pirmās daļas norma ir par trūkuma acīmredzamību, mēraukla attiecībā uz ieguvēja spēju novērtēt lietas īpašības ir tāda pati.

Arī Latvijas civiltiesībām radnieciskajās Vācijas civiltiesībās izmanto saprātīga vidusmēra pircēja (*vernünftiger Durchschnittskäufer*) mērauklu (sk., piemēram, *Gelbrich/Timmermann: Der Mangelbegriff im Kaufrecht nach Umsetzung der WKRL und DIRL. NJOZ, 2021, S. 1253*).

Katrā ziņā vērtēšanas mēraukla ir objektīva, nevis subjektīva, proti, ir nozīme tam, kādas lietas īpašības varēja pieņemt hipotētiskais vidusmēra pircējs, bet nav nozīmes tam, kādas lietas īpašības varēja pieņemt konkrētais pircējs. Tādēļ arī salīdzinājums ar citām līdzīgām lietām ir objektīvs un konkrētā pircēja pieredzei nav nozīmes.

Ievērojot minēto, nav pareizs kasācijas sūdzības arguments par to, ka tiesai bija jāvērtē prasītājas valdes locekles personīgā pieredze ar drošības jostas garumu citos viņas vadītajos transportlīdzekļos.

Vienlaikus nav pareiza arī tiesas izmantotā motivācija šī prasītājas argumenta noraidīšanai, proti, ka strīda priekšmets esot konkrētais transportlīdzeklis, bet prasītājas valdes locekles pieredze neesot ar tam analogu transportlīdzekļa tipu un modeli.

Tāpat nav pareizs pirmās instances tiesas arguments, kuram apgabaltiesa pievienojusies, par to, ka lietā nav ziņu, ka būtu vēl kāda cita fiziskā persona, kurai būtu problēma piesprādzēties ar transportlīdzekļa vadītājam paredzētu drošības jostu konkrētajā transportlīdzeklī. Tiesai tā vietā bija jāpiemēro vidusmēra pircēja mēraukla.

[11.7] Tās labās īpašības, kādas varēja pieņemt jeb sagaidīt vidusmēra pircējs, ir jānovērtē tiesai, kas lietu skata pēc būtības, jo, lai gan vērtējums par to, kādām īpašībām transportlīdzeklim būtu jāpiemīt (t. i., kādas ir objektīvās prasības), ir tiesību, nevis fakta jautājums, tas tomēr atbildams, ņemot vērā faktiskos apstākļus, kuru vērtēšana atbilstoši Civilprocesa likuma 450.panta trešajai daļai nav Senāta kā kasācijas instances tiesas kompetencē.

[11.7.1] Lai gan apgabaltiesa šo uzdevumu nav izpildījusi, tomēr pēc būtības sākusi apsvērt to, ko vidusmēra pircējs var sagaidīt attiecībā uz automašīnas drošības jostu, vismaz tiktāl, ciktāl tiesa novērtējusi kā vispārzināmu to, ka ne ikvienam cilvēkam būs iespējams piesprādzēties automašīnā, jo konkrētas personas iespēju piesprādzēties ar drošības jostu var ietekmēt dažādi faktori gan saistībā ar transportlīdzekļa īpašībām, gan pašas personas fiziskajām īpašībām.

Senāts vispārīgi piekrīt tiesas vērtējumam par to, ka vidusmēra pircēja ieskatā iepriekšminētā iemesla dēļ ne jebkura automašīna (un līdz ar to tajā iebūvētās ierīces) derēs jebkuram cilvēkam. Vienlaikus Senāts norāda, ka šādām konkrētu transportlīdzekļu un lietotāju neatbilstībām jābūt skaidri saskatāmām vai kā citādi sagaidāmām. Proti, vidusmēra pircēja ieskatā vidēja izmēra automašīnai, kura tiek pārdota Latvijas tirgū, būtu jābūt piemērotai Latvijas vidusmēra lietotājam, kas transportlīdzekļa vadītāja gadījumā ir pilngadīgs Latvijas iedzīvotājs, kuram varētu būt tiesības vadīt attiecīgo transportlīdzekli.

Tas, kādu fizisko parametru robežās ir šāds Latvijas vidusmēra autovadītājs, ir jānovērtē apgabaltiesai. Tāpat prasītājai jānorāda un tiesai jānoskaidro, vai konkrētās personas – prasītājas valdes locekles – fiziskās īpašības atbilst Latvijas vidusmēra autovadītāja īpašībām. Pirmais ir tiesību jautājums un otrais – fakta jautājums. Neviens no tiem spriedumā nav atbildēts.

[11.7.2] Līdzīgi šis jautājums par lietas trūkumiem tiek risināts arī Latvijas saistību tiesību sistēmai radnieciskajā Vācijas tiesību sistēmā. Piemēram, izskatot līdzīgu lietu par pirkuma līguma atcelšanu saistībā ar pārdotās automašīnas trūkumu – priekšējo sēdekļu atzveltņu saliekšanos – , tiesa norādīja, ka sēdekļiem jābūt konstruētiem tā, lai tie atbilstu pircēju lietošanas paradumiem automašīnas pārdošanas valstī. Prasītāja ķermeņa svars – aptuveni 95 kg – ir vidējā lietotāja svara robežās, vismaz Vācijā, kurā atbildētāja pārdod savus transportlīdzekļus. Tādēļ tas vien, ka sēdekļi izliecas parastās lietošanas laikā, ir lietas trūkums. Ja atbildētājs nevēlas uzņemties atbildību par sēdekļu atzveltnes rāmju saliekšanos, tam, slēdzot līgumu, ir jānorāda, ka priekšējos sēdekļus var izmantot tikai vadītāji ar noteiktu maksimālo svaru (sk. *Vācijas Frankfurtes pie Mainas zemes tiesas 2000.gada 20. janvāra spriedumu lietā Nr. 2/23 O 307/98. Pieejams:* [*https://www.iww.de/quellenmaterial/id/507*](https://www.iww.de/quellenmaterial/id/507)).

Protams, šīs atziņas nav tieši piemērojamas, izskatot konkrēto strīdu Latvijas tiesā, tomēr tās var palīdzēt izprast vidusmēra pircēja un transportlīdzekļa vidusmēra vadītāja kritēriju piemērošanu, vērtējot atsavinātās lietas atbilstību objektīvajām prasībām.

[11.7.3] Ievērojot šī sprieduma 11.7.1.punktā norādīto, Senāts nepiekrīt kasācijas sūdzības argumentam, ka drošības jostas pietiekams garums, lai ar to spētu piesprādzēties jebkurš autovadītājs, ir tā labā īpašība, ko pircējs var saprātīgi sagaidīt, ja prece nesatur norādes par īpašiem ierobežojumiem preces lietotājiem vai ja lietotājam nav speciālu vajadzību. Arī persona bez īpašām vajadzībām var neatbilst Latvijas vidusmēra autovadītāja kritērijam.

[11.7.4] Iepriekšminēto iemeslu dēļ nav pamatots arī kasācijas sūdzības arguments par to, ka darba devēji nevar pirms transportlīdzekļa iegādes darba vajadzībām katru darbinieku individuāli nogādāt autosalonā testa braucienam un ka darbinieku pieņemšana darbā pēc tā, vai darbinieks spēj piesprādzēties, būtu diskriminējoša.

Vispārīgi, ja darba devējs vēlas, lai automašīnu varētu vadīt liels skaits darbinieku, tad, kā jau minēts, katra iespējamā darbinieka, kuram būtu autovadītāja pienākumi, nodrošināšana ar testa braucienu nav nepieciešama. Darba devējs var izraudzīties transportlīdzekli, kas ir piemērots Latvijas vidusmēra autovadītājam, un darbiniekus, kuru fiziskās īpašības atbilst paredzētā darba veikšanai, tostarp iegādātā transportlīdzekļa ekspluatācijai. Alternatīvi darba devējs, iegādājoties transportlīdzekli, var pirkuma līgumā noteiktas specifiskas prasības, kurām transportlīdzeklim jāatbilst, proti, noteikt lietas subjektīvās prasības.

Darba likuma normas, kurās atbilstoši iestrādātas Padomes 2000.gada 27.novembra Direktīvas 2000/78/EK, ar ko nosaka kopēju sistēmu vienlīdzīgai attieksmei pret nodarbinātību un profesiju, prasības, pašas par sevi neaizliedz izvirzīt fizisko spēju prasības kā nodarbinātības priekšnoteikumu. Minētās Direktīvas preambulas 17.apsvērumā norādīts, ka šī direktīva neparedz pieņemt darbā, paaugstināt amatā, saglabāt darbā vai izglītot personu, kas nav kompetenta, nespēj un nevar izpildīt galvenos attiecīgā amata uzdevumus vai attiecīgi izglītoties, neierobežojot pienākumu saprātīgi nodrošināt invalīdiem darba vietu. Arī no Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izriet apstiprinājums tam, ka vispār fizisku dotumu prasība konkrētos gadījumos var būt pamatota (sk. *Eiropas Savienības Tiesas 2017.gada 18.oktobra sprieduma lietā „Kalliri”, C-409/16,* [*ECLI:EU:C:2017:767*](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=195664&pageIndex=0&doclang=lv&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1985258)*, 36.–42.punktu*).

[11.8] Savukārt sakarā ar kasācijas sūdzības argumentu par piesprādzēšanās iespējamību vadītājam ērtā pozīcijā Senāts uzskata par nepieciešamu norādīt turpmāko.

[11.8.1] Strīdus transportlīdzeklis atbilstoši lietas materiālos esošajam EK atbilstības sertifikātam ir M1 kategorijas transportlīdzeklis (sk. *lietas 1.sējuma 103.-107.lapu*). Tehniskās prasības attiecībā uz jaunu M kategorijas transportlīdzekļu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu un laišanu tirgū, kā arī attiecībā uz transportlīdzekļa individuālu apstiprināšanu nosaka Regula 2018/858. Šī regula tieši nenosaka prasības attiecībā uz drošības jostām un to garumu, taču atbilstoši minētās regulas 57.panta 1.punktam un II pielikumam M1 kategorijas transportlīdzekļiem piemērojami ANO EEK Noteikumi Nr. 16.

Arī ANO EEK Noteikumi Nr. 16 nenosaka drošības jostas precīzu garumu, tomēr tie nosaka virkni citu prasību attiecībā uz drošības jostu (drošības jostu sistēmu) tehniskajām un drošības prasībām, to uzstādīšanu transportlīdzeklī, kā arī drošības jostu pārbaužu veikšanu. Šo noteikumu ievērošana ietekmē transportlīdzekļa drošības jostu sistēmu komponentu izvietojumu automašīnā, kā arī var ietekmēt drošības jostu garumu. Piemēram, saskaņā ar ANO EEK Noteikumu Nr. 16 6.4.1.3.2.punktu, veicot dinamisko testu, pieļaujamais manekena pārvietojums uz priekšu trīspunktu jostai (kas tiek izmantotas strīdus automašīnā) ir 80 mm līdz 200 mm iegurņa augstumā  un 100 mm līdz 300 mm krūškurvja augstumā. Savukārt no 6.4.1.4.1.punkta izriet, ka nav pieļaujams, ka manekena torsa vai galvas daļa saskartos ar priekšā esošu cietu transportlīdzekļa daļu. Šāda prasība pēc būtības izriet arī no vispārīgiem apsvērumiem par transportlīdzekļa drošu lietošanu.

Tādējādi Senāta ieskatā tāda transportlīdzekļa vadītāja sēdēšanas pozīcija, kurā vadītāja attiecīgās ķermeņa daļas atrodas tuvāk priekšā esošajām cietajām transportlīdzekļa daļām, nekā nosaka iepriekšminētās pieļaujamās pārvietojuma normas, ir vadītājam bīstama. Tāpat jāņem vērā arī transportlīdzekļa stūres iekārtā iebūvētā drošības spilvena darbība un tā drošs attālums līdz vadītājam.

[11.8.2] Minētais arī, iespējams, varētu atbildēt uz prasītājas argumentu par to, ka strīdus automašīnas priekšējā pasažiera krēsla drošības jostas izmantojamā daļa ir par aptuveni 30 cm garāka nekā vadītāja krēsla drošības jostas izmantojamā daļa.

Ņemot vērā, ka transportlīdzekļa vadītājam automašīnas priekšā esošās cietās daļas (stūres iekārta) parasti ir tuvāk nekā priekšējam pasažierim, varētu objektīvi pastāvēt nepieciešamība izmantot dažādus jostu garumus vai dažādus drošības jostu sistēmu komponentu novietojumus. Drošības jostu garumu un tehnisko risinājumu (piemēram, spriegotāju atrašanās vietu) var ietekmēt arī abu priekšējo sēdekļu atšķirīgā funkcionalitāte. Piemēram, priekšējā pasažiera sēdeklī parasti tiek nodrošināta iespēja pārvadāt bērnu krēsliņu (attiecīgi paredzot iespēju atslēgt priekšējo drošības spilvenu), kas parasti tiek stiprināts pretēji braukšanas virzienam un ar drošības jostām. Tādējādi priekšējā pasažiera sēdeklī varētu būt nepieciešama garāka drošības josta, lai nostiprinātu bērnu krēsliņu.

Senāts nevar pilnīgi apsvērt argumentu par drošības jostu atšķirīgu garumu, jo, lai gan prasītāja apgalvojusi abu minēto drošības jostu izmantojamo daļu atšķirību un iesniegusi ziņas un fotogrāfijas par pašas izdarītajiem mērījumiem, nedz atbildētāja ir izvirzījusi un pamatojusi šajā sprieduma punktā iepriekš norādītajiem līdzīgus argumentus, nedz arī tiesa šādus argumentus apsvērusi.

[11.8.3] Līdzīgi lietā nav noskaidrots, cik lielā mērā ANO EEK Noteikumi Nr. 16 ierobežo transportlīdzekļa ražotāja iespējas noteikt drošības jostas garumu, ņemot vērā gan minēto noteikumu prasības, gan nepieciešamību saskaņot drošības jostu darbību ar citām automašīnas drošības sistēmām, gan arī ar paša transportlīdzekļa fizikālajiem parametriem. Piemēram, vai drošības jostu garums var ietekmēt drošības jostas darbības efektivitāti un personas pārvietojumu avārijas laikā. Atbildēm uz šāda rakstura jautājumiem nepieciešamas speciālas tehniskās zināšanas, un šādā gadījumā tiesa saskaņā ar Civilprocesa likuma 121.panta pirmo daļu pēc puses lūguma nosaka ekspertīzi. Taču atbildētāja, uzskatot drošības jostu par pietiekamu garu, savu uzskatu minētajiem vai tiem līdzīgiem apsvērumiem par drošības prasību ietekmi uz drošības jostas garumu nemaz nav izvirzījusi, ekspertīzi noteikt nav lūgusi, nav iesniegusi arī citus pierādījumus.

[11.8.4] Tomēr, ievērojot sprieduma 11.8.1.punktā minēto, ir skaidrs vismaz tas, ka transportlīdzekļa ražotājam nebūtu jānodrošina tāds drošības jostas garums, kas ļautu transportlīdzekļa vadītājam piesprādzēties bīstamā pozīcijā. Transportlīdzekļa ražotājs to nevar pilnībā kontrolēt, jo vadītājs var regulēt gan sēdekļa pozīciju, gan parasti arī stūres pozīciju. Tomēr, apsverot kasācijas sūdzībā vairākkārt ietverto norādi uz to, ka iespējai piesprādzēties autovadītājam jābūt tad, kad viņš ir izvēlējies ērtu sēdēšanas pozīciju, ko var panākt ar sēdekļa regulēšanas mehānismiem, ņemams vērā, ka saprātīgs vidusmēra pircējs katrā ziņā nevarētu sagaidīt, ka Latvijas vidusmēra autovadītājam tiks nodrošināta iespēja piesprādzēties tādā veidā, kas nav drošs, proti, kurā viņš atrodas pārmērīgi tuvu stūres iekārtai.

Minēto negroza prasītājas norādītās Vīnes Konvencijas par ceļu satiksmi 5.pielikuma 59.punkta „c” apakšpunkta prasības par to, ka katram automobilim jābūt būvētam tā, lai vadītāja redzes lauks uz priekšu, pa labi un pa kreisi būtu pietiekams, lai ļautu viņam droši vadīt transportlīdzekli.

Pirmkārt, arī pietiekams vadītāja redzes lauks šīs tiesību normas izpratnē ir transportlīdzekļa objektīvā īpašība, kas novērtējama pēc vidusmēra pircēja priekšstata par Latvijas vidusmēra autovadītāja redzes lauku, un tas nav prasītājas valdes locekles personiskais redzes lauks, nedz arī viņas personiskais ieskats par to, kādā pozīcijā tieši viņai ir vislabākā redzamība.

Otrkārt, minētā Vīnes konvencijas norma paredz, ka redzes laukam jābūt pietiekamam transportlīdzekļa drošai vadīšanai, nevis vislabākajam vai visērtākajam.

Tādēļ par izšķirīgu kritēriju nevarētu būt nedz personas fiziska spēja iesēsties transportlīdzeklī, nedz ērta pozīcija, ja vien tā vienlaikus neizpilda drošuma prasības.

[11.9] Prasītāja ir iesniegusi zvērināta tiesu izpildītāja 2021.gada 2.marta aktu, kurā zvērināts tiesu izpildītājs fiksējis faktu, ka, SIA „Palīgs” valdes loceklei [pers. A] iesēžoties automašīnā *Toyota Proace City Verso* ar reģistrācijas Nr. [..] vadītāja pusē un mēģinot nofiksēt drošības jostu, to nav iespējams izdarīt, jo drošības jostas garums ir nepietiekošs. [pers. A] dodas uz autosalonā „Wess” atrodošos automašīnu *Toyota Corolla* un, iesēžoties vadītāja puses sēdeklī, var nofiksēt drošības jostu (sk. *lietas 1.sējuma 54.lapu*).

Nedz atbildētāja ir izskaidrojusi, nedz tiesa ir noskaidrojusi iemeslu, kādēļ prasītājas valdes locekle konkrētā nopirktā transportlīdzekļa vadītāja vietā nevar piesprādzēties ar drošības jostu.

Tāpat nedz prasītāja ir norādījusi, nedz tiesa noskaidrojusi, kādā pozīcijā [pers. A] sēdēja brīdī, kad zvērināts tiesu izpildītājs fiksēja faktu par neiespējamību viņai piesprādzēties. Pašā aktā tas nav norādīts.

Turklāt tiesa nav centusies noskaidrot pat to, vai prasītāja piesprādzēties nevar tikai kādā konkrētā pozīcijā, kuru uzskata par sev ērtu, vai arī nevar piesprādzēties vispār. Lielākajā daļā dokumentu redzams, ka prasītāja runā par nespēju piesprādzēties sev ērtā pozīcijā, bet atsevišķos dokumentos, piemēram, pušu *WhatsApp* sarakstē un apelācijas sūdzībā, norādīts arī uz nespēju piesprādzēties jebkādā pozīcijā (proti, arī tad, ja vadītāja krēsls aizbīdīts līdz galam uz aizmuguri) (sk., piemēram, *lietas 1.sējuma 144.lapu, 2.sējuma 9.lapu*).

[11.9.1] Senāts saskata vismaz četras iespējamās versijas tam, kādēļ prasītājas valdes locekle nevar piesprādzēties:

1. vadītāja nesēž drošā vadītāja pozīcijā;
2. vadītāja sēž drošā vadītāja pozīcijā, bet viņa neatbilst Latvijas vidusmēra autovadītāja kritērijam;
3. vadītāja atbilst Latvijas vidusmēra autovadītāja kritērijam un sēž drošā vadītāja pozīcijā, bet konkrētā transportlīdzekļa modeļa ražotāja paredzētais drošības jostas standarts ir pārāk īss Latvijas vidusmēra autovadītājam;
4. vadītāja atbilst Latvijas vidusmēra autovadītāja kritērijam, sēž drošā vadītāja pozīcijā un konkrētā transportlīdzekļa modeļa ražotāja paredzētais drošības jostas standarts ir pietiekami garš Latvijas vidusmēra vadītājam, bet konkrētās automašīnas drošības josta šim standartam neatbilst.

Pirmajos divos gadījumos trūkuma nav, bet pēdējos divos gadījumos trūkums ir.

Atsavinātājam nav liegts atsavināt preci ar trūkumu, bet tad viņam par šādu trūkumu pircējs jābrīdina.

[11.9.2] Apgabaltiesas spriedums, kurā pušu paskaidrojumu, lietas apstākļu un pierādījumu pienācīgas analīzes rezultātā nav noskaidrots un atklāts strīdus situācijas iemesls, neatbilst Civilprocesa likuma 97.panta noteikumiem par pierādījumu vērtēšanu un 189.panta trešās daļas, 190.panta un 193.panta piektās daļas prasībām par sprieduma pamatošanu.

[11.10] Senāts piekrīt kasācijas sūdzības iesniedzējai, ka spriedums neatbilst minētajām procesuālo tiesību normām arī tādēļ, ka tiesa piešķīrusi nozīmi atsevišķiem apstākļiem, kuriem lietas izšķiršanā nav nozīmes, jo tie neveido lietā piemērojamo tiesību normu sastāvu.

Tā, piemēram, apgabaltiesa trūkuma neesību pamatojusi ar apsvērumu, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija (turpmāk – CSDD) reģistrējusi strīdus transportlīdzekli, ļaujot tam piedalīties ceļu satiksmē.

Senāts šādu secinājumu atzīst par nepamatotu, un tas nevar būt prasības noraidīšanas pamatā.

Apgabaltiesa šo secinājumu nav pamatojusi ar tiesību normām un nav norādījusi, no kādas tiesību normas izriet CSDD kompetence pārbaudīt tādu apstākli, kāds ir strīda priekšmets konkrētajā lietā, proti, vai reģistrējamā transportlīdzekļa drošības josta ir tik gara, lai ar to varētu piesprādzēties Latvijas vidusmēra autovadītājs.

Senāts jau agrāk pat attiecībā uz valsts tehnisko apskati norādījis, ka šādas tehniskās apskates laikā netiek veikta transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa padziļināta pārbaude un tādēļ tās laikā nevar konstatēt visa veida trūkumus, kādi vien transportlīdzeklim var būt (sk. *Senāta 2023.gada 25.janvāra sprieduma lietā Nr. SKC‑46/2023,* [*ECLI:LV:AT:2023:0125.C73454620.11.S*](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/nolemumi/pdf/496819.pdf)*, 10.1.punktu*).

Šāda atziņa vēl jo vairāk attiecināma uz transportlīdzekļa reģistrāciju Ceļu satiksmes drošības direkcijā, kuras laikā transportlīdzekļa stāvoklis visaptveroši netiek pārbaudīts. Proti, no Ceļu satiksmes likuma un Ministru kabineta 2010.gada 30.novembra noteikumiem Nr. 1080 „Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi” izriet, ka CSDD, reģistrējot transportlīdzekli, neveic transportlīdzekļa faktiskā stāvokļa visaptverošu pārbaudi un nepārliecinās par to, vai tam nav jebkāda veida trūkumu.

Tādējādi apstāklis, ka Ceļu satiksmes drošības direkcija reģistrējusi strīdus transportlīdzekli, neizslēdz iespēju, ka transportlīdzeklim pastāvēja tādi trūkumi.

[11.11] Apkopojot sprieduma 11.punktā norādīto, Senāts atzīst, ka apgabaltiesa nav pareizi iztulkojusi un piemērojusi Civillikuma 1593.panta 2.punktu un ir pieļāvusi procesuālo tiesību normu pārkāpumus, kā rezultātā bez pietiekama pamata atzinusi, ka trūkums nepastāv.

[12] Ieguvēja tiesības uz konkrētiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, ja atsavinātājs viņam neattaisnojami atsavinājis lietu ar trūkumu, noteiktas Civillikuma 1620.pantā.

Civillikuma 1620.panta pirmā daļa paredz, ka atsavinātājam, kas ļaunā nolūkā noklusējis vai apslēpis viņam zināmos lietas trūkumus, vai noteikti apgalvojis, ka tai ir zināmas īpašības, jāatlīdzina ieguvējam visi zaudējumi. Savukārt šī panta otrā daļa noteic, ka visos citos gadījumos ieguvējam ir tiesības tikai prasīt, pēc paša izvēles, vai nu līguma atcelšanu, vai lietas cenas samazināšanu.

Senāts atzīst, ka apgabaltiesa arī šo tiesību normu iztulkojusi un piemērojusi nepareizi.

[12.1] Civillikuma 1620.pants atšķirīgi regulē zaudējumu atlīdzības piedziņas prasījuma priekšnoteikumus un līguma atcelšanas un lietas cenas samazināšanas prasījumu priekšnoteikumus. Tikai Civillikuma 1620.panta pirmajā daļā minētā zaudējumu atlīdzības piedziņas prasījuma gadījumā ir jākonstatē, ka atsavinātājs ir rīkojies ļaunā nolūkā, noklusējot vai apslēpjot viņam zināmos lietas trūkumus.

Turklāt juridiskajā literatūrā, analizējot vēsturiskos tiesību avotus un tiesību doktrīnas atziņas, ir secināts, ka Civillikuma 1620.panta pirmajā daļā paredzētais atsavinātāja noteikts apgalvojums, ka lietai ir zināmas īpašības, ir patstāvīgs priekšnoteikums prasībai par visu zaudējumu atlīdzības piedziņu, ja lietai ir tie trūkumi, par kuriem atsavinātājs tieši apgalvojis, ka to nav, vai lietai neizrādījās tās labās īpašības, kuras atsavinātājs tieši apgalvojis (sk. *Grandāns R. Civillikuma 1620.panta pirmajā daļā paredzētais atsavinātāja apgalvojums, ka lietai ir zināmas īpašības. Jurista Vārds, 17.11.2020., Nr. 46, 33. lpp.*). Proti, atsavinātāja pienākums atlīdzināt zaudējumus šāda noteikta apgalvojuma gadījumos iestājas neatkarīgi no tā, vai atsavinātājam attiecīgā labo īpašību neesība bija zināma. Senāts šādu secinājumu atzīst par pamatotu.

Savukārt, izspriežot Civillikuma 1620.panta otrajā daļā regulētos prasījumus par līguma atcelšanu vai lietas cenas samazināšanu, vispār nav jākonstatē, ka atsavinātājs būtu rīkojies ļaunā nolūkā. Šādu priekšnoteikumu minēto prasību apmierināšanai Civillikuma 1620.panta otrā daļa neparedz.

Uz to, ka atsavinātāja ļaunprātība šādu prasījumu gadījumā nav jākonstatē, iztulkojot Vietējo civillikumu kopojuma atbilstošo normu (3257.pantu), starpkaru laikā Senāts norādījis vairākkārt (sk., piemēram, *Senāta 1925.gada 29.oktobra spriedumu lietā Nr. 285. Grām.: III Izvilkumi no Latvijas Senāta Civīlā kasācijas departamenta spriedumiem. Sastādījuši: senators F. Konradi un Rīgas apgabaltiesas loceklis A. Valters. Otrais izdevums. Rīga: Autoru izdevums, 1932, 21.lpp.; 1930.gada 27.februāra spriedumu lietā Nr. 503. Grām.: VI Izvilkumi no Latvijas Senāta Civīlā kasācijas departamenta spriedumiem. Sastādījuši: senators F. Konradi un Rīgas apgabaltiesas loceklis A. Valters. Rīga: Autoru izdevums, 1930, 28.lpp.; 1930.gada 28.oktobra spriedumu lietā Nr. 1067. Grām.: VII Izvilkumi no Latvijas Senāta Civīlā kasācijas departamenta spriedumiem. Sastādījuši: senators F. Konradi un Rīgas apgabaltiesas loceklis A. Valters. Rīga: Autoru izdevums, 1931, 37.lpp.*).

Šāda atziņa, ka Civillikuma 1620.panta normas otrā daļa atsavinātāja atbildību ar atsavinātāja subjektīvo attieksmi nesaista, izteikta arī mūsdienu doktrīnā (sk. *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.-2400.p.). Autoru kolektīvs prof. K. Torgāna vispārīgā zinātniskā redakcijā. Rīga: Mans Īpašums, 2000, 122.lpp.*).

Tādējādi apgabaltiesa, atzīstot, ka viens no prasītājas prasījuma atcelt noslēgto pirkuma līgumu priekšnoteikumiem ir atbildētājas rīcība ļaunā nolūkā, ir kļūdaini iztulkojusi un piemērojusi Civillikuma 1620.pantu.

[12.2] Senāts arī vērš uzmanību, ka, ja apgabaltiesa, izskatot lietu no jauna, atzīs, ka ir pamats līguma atcelšanai, tad tai arī jānovērtē, vai naudas prasījumi par transportlīdzekļa disku un ziemas riepu komplektu, gumijas paklājiņiem un apdrošināšanu ir zaudējumi Civillikuma 1770., 1779.panta klasiskajā izpratnē, vai arī tie ir lietas labā taisītie nepieciešamie un derīgie izdevumi Civillikuma 866., 867., 1623.panta izpratnē.

Prasītāja tos kvalificējusi pretrunīgi, no vienas puses, saucot tos par zaudējumiem, bet, no otras puses, – par izdevumiem derīgā un nepieciešamā aprīkojuma iegādei un apdrošināšanai.

Senāts izskaidro, ka lietas labā taisīto nepieciešamo un derīgo izdevumu atlīdzināšanas pienākums atsavinātājam iestājas uz Civillikuma 1623.panta pamata līguma atcelšanas gadījumā, līdztekus pienākumam atdot pirkuma maksu ar procentiem. Tādējādi arī uz šādu izdevumu atlīdzināšanas pienākumu attiecināma Civillikuma 1620.panta otrā daļa, nevis pirmā daļa.

[13] Apgabaltiesa prasības noraidīšanu pamatojusi arī ar Civillikuma 1613.pantu, norādot, ka, piegriežot visparastāko vērību, pašai prasītājas valdes loceklei pirms transportlīdzekļa pirkšanas bija iespēja pārliecināties par transportlīdzekļa piemērotību viņas individuālajām vajadzībām, jo vadītāja drošības josta ir brīvi pieejama un izvelkama ikvienai personai, kas apskata vai izmēģina transportlīdzekli. Pretēji tam transportlīdzekļa testa braucienus veicis prasītājas pārstāvis, kurš arī pēc pirkuma transportlīdzekli bez jebkādiem iebildumiem un pretenzijām pieņēmis un nogādājis prasītājas atrašanās vietā [..]. Prasītajai saskaņā ar Civillikuma 2289.pantu pilnvarnieka rīcība ir saistoša.

Senāts atzīst, ka, izdarot šādus secinājumus, apgabaltiesa gan nepareizi iztulkojusi un piemērojusi Civillikuma 1613.pantu, gan arī nav ņēmusi vērā, ka trūkuma esības gadījumā prasītājas pienākumus pēc pirkuma līguma noslēgšanas un transportlīdzekļa saņemšanas regulē nevis Civillikuma 1613.pants, bet gan citas tiesību normas, proti, Komerclikuma 411.pants.

[13.1] Civillikuma 1613.panta pirmā daļa noteic, ka atsavinātājs neatbild ne par nenozīmīgiem trūkumiem, kas nekavē visumā lietas lietošanu, ne arī par tādiem, kas ieguvējam bijuši zināmi, vai vismaz, piegriežot visparastāko uzmanību, nevarētu palikt viņam apslēpti.

Savukārt šī panta otrā daļa paredz, ka atsavinātājs ir atsvabināts no jebkādas atbildības arī tad, ja lietas trūkumi bijuši zināmi tikai tās ieguvēja vietniekam.

[13.2] Pirmkārt, Civillikuma 1613.pants piemērojams tikai tad, ja tiesa trūkumu konstatē, bet Rīgas apgabaltiesa trūkuma esību nav atzinusi.

[13.3] Otrkārt, Civillikuma 1613.panta pirmajā daļā minētie panta piemērošanas priekšnoteikumi, ka ieguvējs zināja par lietas trūkumiem vai vismaz, piegriežot visparastāko uzmanību, nevarēja par tiem nezināt, nodibināmi uz līguma noslēgšanas brīdi, nevis uz kādu vēlāku brīdi pēc pirkuma līguma noslēgšanas, piemēram, uz līguma noslēgšanai vēlāk sekojušu lietas nodošanas brīdi.

[13.3.1] Civillikuma 1613.panta pirmās daļas norma Civillikumā iestrādāta pēc 1864.gada Vietējo civillikumu kopojuma 3244.panta parauga, bet otrā daļa – pēc 3246.panta parauga.

Minētā kopojuma 3244.panta komentāros norādīts uz pirkuma līguma noslēgšanas brīdi, proti, ka atsavinātājs tiek atbrīvots no atbildības, ja pircējs lietas iegādes brīdī ir apzinājies, ka lietai varētu piemist attiecīgais trūkums, kaut arī būtu domājis, ka, neraugoties uz tādu iespējamību, trūkums varētu arī nebūt (sk. *Komentārs Vietējo civillikumu kopojuma 3244.pantam. Grām.: Буковский В. (cост.). Сводъ гражданскихъ узаконений губерний Прибалтийскихъ (съ продолжениемъ 1912–1914 г.г. и съ разъяснениями въ 2 томахъ). Т. II., содержащий Право требований. Рига: Г. Гемпель и Ко, 1914, c.1278* *(Bukovskis V. Baltijas guberņu Vietējo civillikumu kopojums ar 1912.–1914.gada papildinājumiem un paskaidrojumiem divos sējumos. II sējums. Riga: G. Gempeļ i ko, 1914, 1278.lpp.)*).

[13.3.2] Iztulkojumu, ka minētie priekšnoteikumi nodibināmi uz līguma noslēgšanas brīdi, pamato arī šīs normas jēga un mērķis. Kā jau iepriekš minēts, atsavinātājam nav liegts atsavināt un pircējam pirkt preci ar trūkumu, piemēram, par zemāku cenu, nekā būtu maksāts par preci bez trūkuma. Šāds pirkums reizēm abām pusēm var būt izdevīgs, tikai tad būtiski, lai puses zinātu, par ko vienojas.

Tas atbilst arī Vietējo civillikumu kopojuma 3244.panta komentāram, ka tajā paredzētie pārdevēja atbildības ierobežojumi izriet no neapstrīdamām pircēja tiesībām, pēc sava ieskata, nopirkt sev sliktas kvalitātes un lētu lietu, un tie tiek piemēroti it īpaši gadījumos, kad īpašumi un lietas ir īpaši noteiktas un pircēja aplūkotas (sk. *turpat*).

Turklāt Civillikuma 1613.panta pirmās daļas regulējumu attiecībā uz pircēja zināšanu par trūkumu var izskaidrot ar vispārīgo *venire contra factum proprium* aizliegumu, proti, aizliegumu rīkoties pretrunīgi. Pretrunīga rīcība ir viena no nelabticīgas rīcības izpausmēm, kas ir šķērslis prasīt tiesību īstenošanu. Respektīvi, pircējam tiek liegtas likumā paredzētās tiesības, kad pircējs par spīti tam, ka viņš zināja par lietas trūkumu, tā vietā, lai uzreiz atteiktos no darījuma vai vienotos par citiem darījuma nosacījumiem, vēlāk prasa piemērot tiesiskās aizsardzības līdzekli.

Šāds pārmetums ir mazāk pamatots gadījumā, kad pircējs rīkojas neuzmanīgi, kaut arī rupji neuzmanīgi. Tādēļ šajā gadījumā regulējuma jēga ir vairāk saistīta ar pamatotām ekspektācijām attiecībā uz līgumu, proti, ka pircējs būs zināmā mērā rūpīgs preces iegādes laikā. Šī pienākuma būt rūpīgam pamatā var saskatīt apstākli, ka pārdevējam var būt grūti pierādīt, ka pircējs zināja par lietas trūkumu, nevis bija tikai neuzmanīgs.

Vēl, kaut arī mazāk nozīmīgs, ir regulējuma ekonomiskais mērķis – saprātīgi mudināt pircēju novērst zināmu vai viegli atpazīstamu lietas trūkumu pirms pirkuma noslēgšanas un nepieļaut, ka problēma jārisina, vēlāk vēršoties ar prasījumu pret pārdevēju, kas parasti ir dārgāks risinājums.

Šādi apsvērumi izteikti arī Vācijas tiesību doktrīnā attiecībā uz vairākās būtiskās pazīmēs līdzīga regulējuma, kurā gan tieši minēts līguma noslēgšanas brīdis, jēgu un mērķi Vācijas Civilkodeksa 442.panta pirmajā daļā (sk. *Maultzsch F. In: Oetker H. (Red.) Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 4/1. Schuldrecht – Besonderer Teil I/1. §§ 433-480. CISG. 9. Auflage. München: Verlag C. H. Beck, 2024, BGB § 442 Rn. 1*).

[13.3.3] Tādējādi Senāts atzīst, ka apgabaltiesa, Civillikuma 1613.pantu attiecinot ne tikai uz līguma noslēgšanas brīdi, bet arī uz vairākus mēnešus vēlāk notikušo transportlīdzekļa saņemšanu, šo pantu iztulkojusi un piemērojusi nepareizi.

[13.4] Turklāt konkrētā pircēja pienākumu pārbaudīt preci un paziņot par tās trūkumiem regulē pavisam cita tiesību norma, proti, Komerclikuma 411.pants, kas noteic patstāvīgu pamatu atteikt Civillikuma 1620.panta otrajā daļā paredzētās tiesības prasīt pirkuma līguma atcelšanu.

[13.4.1] Atbilstoši Komerclikuma 411.panta piektajai daļai šā panta noteikumi piemērojami, ja pircējs un pārdevējs ir komersanti.

Saskaņā ar Komerclikuma 411.panta pirmo daļu pircējam ir pienākums iespējami īsā laikā pēc preces saņemšanas to pārbaudīt. Konstatējot preces trūkumus, pircēja pienākums ir nekavējoties paziņot pārdevējam par šiem trūkumiem, norādot to veidu un apmēru.

Ja pircējs atbilstoši šā panta pirmās daļas noteikumiem nepaziņo pārdevējam par saņemtās preces trūkumiem, uzskatāms, ka pircējs ir pieņēmis preci, un viņš zaudē Civillikuma 1620.panta otrajā daļā paredzētās tiesības prasīt pirkuma līguma atcelšanu vai preces cenas samazināšanu, izņemot gadījumu, kad precei ir apslēpti trūkumi, kurus, pārbaudot preci, nebija iespējams konstatēt (Komerclikuma 411.panta otrā daļa).

Savukārt panta trešā daļa paredz, ka, ja apslēptie preces trūkumi tiek konstatēti vēlāk, pircēja pienākums ir nekavējoties pēc to konstatēšanas paziņot pārdevējam par šiem trūkumiem. Ja pircējs nepaziņo pārdevējam par saņemtās preces trūkumiem, uzskatāms, ka pircējs ir pieņēmis preci ar šiem apslēptajiem trūkumiem.

[13.4.2] Komerclikuma 411.panta pirmās daļas regulējums ir speciālais regulējums attiecībā pret vispārējiem Civillikuma noteikumiem, kas šādu pircēja aktīvu rīcību preces pirkuma gadījumā neparedz. Minētais izskaidrojams ar būtiskajām komersantu interesēm ātri un galīgi izpildīt darījumu, kas kopumā sekmē komerctiesiskās apgrozības vienkāršumu un ātrumu.

No vienas puses, šāds regulējums primāri kalpo pārdevēja interešu aizsardzībai, jo pasargā viņu no riska, ka pret viņu ilgāku laiku pēc piegādes vērsīs prasījumus saistībā ar iespējamiem trūkumiem, kurus laika gaitā kļūst arvien grūtāk konstatēt.

No otras puses, prasības attiecībā uz preces pienācīgu pārbaudi nedrīkst noteikt pārmērīgi stingras, jo tad pārdevējs, kura ietekmes sfērā trūkums radies, varētu, izmantojot pircēja pienākumu paziņot par trūkumiem, pārlikt uz pircēju risku, kas izriet no viņa paša nekvalitatīvā līguma izpildījuma.

Līdz ar to Senāts atzīst, ka tas, cik garš ir „iespējami īsais laiks pēc preces saņemšanas”, kas atvēlams preces pārbaudei, ir nosakāms katrā konkrētā gadījumā, ņemot vērā konkrētās lietas apstākļus, tostarp preces veidu un īpašības (piemēram, preces sarežģītību, funkcionalitāti, bojāšanās ātrumu u. c.), ierasto praksi šāda veida preču iegādes gadījumā, uzņēmuma lielumu u. tml., un samērojot pārdevēja un pircēja pamatotās intereses. Par brīdi, kad jāuzsāk pārbaude, Komerclikuma 411.panta pirmajā daļā ir noteikts preces saņemšanas brīdis, proti, brīdis, ar kuru prece nonāk pircēja varas sfērā un viņš var veikt preces īpašību pārbaudi.

Pienākums paziņot par atklāto trūkumu ir nekavējoties, tas ir, bez vainojamas vilcināšanās (sk., pēc analoģijas, piemēram, Biedrību un nodibinājumu likuma 36.panta otro daļu).

Izskatāmās lietas apstākļu vērtējums ir tās tiesas kompetencē, kas izskata lietu pēc būtības, tomēr ir skaidrs, ka minētais laiks preces pārbaudei tādas komplicētas lietas kā automašīna gadījumā pats par sevi nenozīmē vienu īsu brīdi, saņemot preci autosalonā, bet var ilgt arī vairākas dienas vai pat nedēļas. Šādam izvērtējumam tiesiska nozīme gan ir tikai tad, ja tiek konstatēts, ka lietai bija trūkums.

 [13.5] Savukārt atgriežoties pie Civillikuma 1613.panta pirmās daļas satura, Senātam jāatbild uz jautājumu, kas saprotams ar tajā lietoto jēdzienu „visparastākā uzmanība”, kuru piegriežot, trūkums nevarētu palikt ieguvējam apslēpts.

[13.5.1] Kā jau minēts, Civillikuma 1613.panta pirmās daļas norma Civillikumā iestrādāta uz 1864.gada Vietējo civillikumu kopojuma 3244.panta pamata. Šajā pantā lietots formulējums „trūkumi ieguvējam bija zināmi vai vismaz tā krita acīs, ka pie vienas visparastākās vērības nevarēja palikt viņam apslēpti”.

No minētā var izdarīt pieņēmumu, ka arī Civillikuma 1613.panta pirmo daļu varētu būt domāts attiecināt uz zināmiem vai acīmredzamiem trūkumiem.

Mūsdienu juridiskajā literatūrā ir izteikts viedoklis, ka Civillikuma 1613.pantā ietverta norāde uz rupju neuzmanību: „CL 1613.pantā lietots jēdziens „visparastākā uzmanība”. Ar parastas uzmanības trūkumu tiek saprasta rupja neuzmanība, sk. 1645.pantu.” (sk. *Rudāns S. Komerciālā pirkuma tiesiskais regulējums. Jurista Vārds, 24.11.2009., Nr. 47(590)*).

Lai iztulkotu Civillikuma 1613.pantā izmantoto jēdzienu „visparastākā uzmanība”, tostarp apsverot tā korelāciju ar neuzmanības jēdzienu, jāņem vērā arī šī sprieduma 13.2.2.punktā atklātā Civillikuma 1613.panta pirmajā daļā ietvertā regulējuma jēga un mērķis. Vieglas neuzmanības gadījumā nevarētu konstatēt, ka minētais mērķis tiek sasniegts.

Viss iepriekšminētais kopumā dod pamatu secinājumam, ka ar visparastākās uzmanības trūkumu tiek saprasta rupja neuzmanība, proti, pārdevējs būtu atbrīvojams no atbildības pircēja rupjas neuzmanības gadījumā, bet ne vieglas neuzmanības gadījumā.

[13.5.2] Tādējādi, ja tiesa, kas izskata lietu pēc būtības, būtu konstatējusi, ka izskatāmajā lietā strīdus transportlīdzeklis bija ar trūkumu, kas izpaudās kā nepietiekami gara drošības josta autovadītāja sēdeklim, tad tiesai, piemērojot Civillikuma 1613.pantu, būtu bijis jāvērtē, vai nepārliecināšanās par drošības jostas garumu pirms pirkuma līguma noslēgšanas ir atzīstama par rupju neuzmanību. Apgabaltiesas spriedums minētajam neatbilst.

[13.5.3] Turklāt Senāts piekrīt kasācijas sūdzības iesniedzējai, ka tiesa pretēji civilprocesuālajām normām par pierādīšanu un sprieduma pamatošanu pircējas uzmanības trūkumu par drošības jostu garumiem nepamatoti motivējusi ar vienu Latvijas Televīzijas 2015.gada sižetu. Viens televīzijas sižets pirms vairākiem gadiem pats par sevi parasti nebūs pietiekams, lai nodibinātu, ka pastāv publiska diskusija par konkrētu tēmu tādā apjomā, lai vidusmēra pircējs tam pievērstu uzmanību un varētu ticami sagaidīt šāda riska iestāšanos.

Savukārt attiecībā uz ASV Transporta departamenta publiskajiem ieteikumiem transportlīdzekļa iegādei var piekrist kasācijas sūdzības argumentam, ka spriedumā nav pamatojuma tam, kā citas valsts dokuments, kas taisīts situācijā ar citu normatīvo regulējumu, paražām un vidusmēra pircēja un vidusmēra autovadītāja kritērijiem, var tikt attiecināts uz Latvijas vidusmēra pircēju un viņa informētību.

Līdzīgi tiesas secinājums par to, ka konkrētai personai nepietiekams drošības jostas garums ir risināms ar speciāliem drošības jostu pagarinošiem elementiem, izdarīts patvaļīgi, neapsverot pušu argumentus, lietā iesniegtos pierādījumus vai to trūkumu, kā arī normatīvo aktu prasības, jo īpaši par to, kādi un vai vispār drošības jostu pagarinoši elementi Latvijā ir sertificēti un atļauti.

[14] Senāts atzīst, ka apgabaltiesa, noraidot prasību arī tāda pamata dēļ, ka prasītāja neesot atdevusi atbildētājai strīdus transportlīdzekli, nepareizi iztulkojusi un piemērojusi Civillikuma 1624.pantu.

[14.1] Civillikuma 1623. un 1624.pantā uzskaitīti atsavinātāja un ieguvēja pienākumi, kad lietas ieguvējs cēlis līguma atcēluma prasību.

Atbilstoši Civillikuma 1624.pantam, kad ieguvējs cēlis līguma atcēluma prasību, viņam jādod atpakaļ lieta līdz ar visiem tās piederumiem un augļiem; jāatlīdzina zaudējumi, kurus viņš nodarījis; un jāatsvabina lieta no nastām un apgrūtinājumiem, ja viņš to apgrūtinājis. Iekams viņš nav izpildījis visu minēto, viņš nevar prasīt no atsavinātāja, lai tas izpilda 1623.pantā norādītos pienākumus.

Savukārt Civillikuma 1623.pants paredz atsavinātāja pienākumus: atdot par lietu saņemto maksu līdz ar procentiem; atlīdzināt lietas labā taisītos nepieciešamos un derīgos izdevumus, lietas atsavināšanas izmaksas, radušos mantas samazinājumu; kā arī atsvabināt ieguvēju no visiem pienākumiem, kas tam bija jāuzņemas pēc atsavinājuma līguma vai šā līguma dēļ.

[14.2] Senāts atzīst, ka minēto pienākumu izpilde nav priekšnoteikums atcēluma prasības celšanai, t. i., Civillikums neizvirza pārdotās lietas atdošanu kā priekšnoteikumu līguma atcelšanas prasības celšanai.

Civillikuma 1623. un 1624.pants jāiztulko sistēmiski ar Civillikuma 1622.pantu, kurš noteic, ka līguma atcēluma prasības mērķis ir tas, lai pārdoto lietu ņemtu atpakaļ un atdotu par to saņemto maksu vai citu kādu pretizpildījumu.

Tādējādi, iztulkojot Civillikuma 1623. un 1624.pantu pēc to jēgas un kopsakarā ar Civillikuma 1622.pantu, secināms, ka, ja celta līguma atcēluma prasība, tad minētie panti paredz attiecīgi atsavinātāja un ieguvēja pienākumus līguma atcēluma prasības apmierināšanas gadījumā, nevis priekšnoteikumus šādas prasības celšanai. Pārdotās lietas un par to saņemtās maksas savstarpēja atdošana ir līguma atcelšanas sekas, nevis pamats.

Šāds Civillikuma 1624.panta normas iztulkojums nostiprināts arī tiesību doktrīnā: šā panta komentārā skaidrots, ka 1624.pantā norādītos ieguvēja pienākumus nevar traktēt kā tādus, kas jāizpilda tiesā vai līdz sprieduma taisīšanai. Ieguvējam prasības pieteikumā jāapliecina gatavība izpildīt šī panta prasības (sk. *Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Saistību tiesības (1401.-2400.p.). Autoru kolektīvs prof. K. Torgāna vispārīgā zinātniskā redakcijā. Rīga: Mans Īpašums, 2000, 137.lpp.*).

[14.3] Turklāt, pārmetot prasītājai lietas neatdošanu, apgabaltiesa nav pienācīgi novērtējusi prasītājas paskaidrojumus un pierādījumus lietā, tostarp pušu saraksti par to, ka prasītāja bija nogādājusi automašīnu atbildētājai, bet tā lūdza automašīnu paņemt atpakaļ (sk., piemēram, *lietas 1.sējuma 45., 151., 153.lapu*).

[14.4] Tāpat nav pamatots prasības noraidīšanai izmantotais apgabaltiesas arguments, ka, prasot pirkuma līguma atcelšanu un pirkuma maksas atmaksu, prasītāja neesot piedāvājusi kādu turpmāku risinājumu rīcībai ar nopirkto transportlīdzekli.

Lietas materiālos ir redzams, ka prasītāja, atklājot, viņasprāt, trūkumu sakarā ar drošības jostas nepietiekamo garumu, bija gatava apsvērt dažādus risinājumus, tostarp atbildētājas veiktu drošības jostas nomaiņu uz garāku, kam atbildētāja nepiekrita (sk., piemēram, *lietas 1.sējuma 43.-44., 45., 51.-52., 145., 147., 153.lapu*). No sprieduma nav saprotams, uz kāda pamata un kādu iespējamu risinājumu prasītājai būtu bijis jāpiedāvā, ceļot līguma atcelšanas prasību. Nedz Civillikuma 1624.pants, nedz citas tiesību normas šādu pircēja pienākumu neparedz.

[15] Nav pamatots kasācijas sūdzības arguments, ka tiesai, lemjot par atbildētājai atlīdzināmiem izdevumiem advokāta palīdzības samaksai, bija jāpiemēro Civilprocesa likuma 44.panta piektā daļa, jāvērtē lietas sarežģītība un procesa norise un attiecīgi jāsamazina atlīdzināmo izdevumu apmērs.

Senāts secina, ka apgabaltiesas piedzītais atbildētājas izdevumu advokāta darba samaksai apmērs (2850 *euro*), ievērojot prasības summu, atbilst Civilprocesa likuma 44.panta pirmās daļas 1.punkta „b” apakšpunktā atļautajam apmēram.

Senāts jau iepriekš ir norādījis, ka atbilstoši Civilprocesa likuma 44.panta piektajai daļai tiesa lemj par nepieciešamību noteikt mazāku apmēru, kādā atlīdzināmi izdevumi advokāta palīdzības samaksai, pēc lietas dalībnieka iniciatīvas. Tiesa pēc savas iniciatīvas minēto jautājumu var izlemt vienīgi tad, ja pastāv īpašs izņēmuma gadījums no dispozitivitātes un sacīkstes principiem, un tādā gadījumā tiesai šāda atkāpe īpaši jāmotivē (sk. *Senāta 2020.gada 4.novembra sprieduma lietā Nr. SKC-974/2020,* [*ECLI:LV:AT:2020:1104.C12193319.10.S*](https://tis.ta.gov.lv/tisreal?Form=TEMPLATEEDIT&task=new&tasktwo=newtemplfromoriginal&fileid=68534788)*, 8.3., 8.4.punktu*).

Lietas izskatīšana rakstveida procesā nav atzīstama par tādu izņēmuma gadījumu, kas attaisnotu tiesas atkāpšanos no dispozitivitātes un sacīkstes principiem. Nosakot lietas izskatīšanu rakstveida procesā, tiesa ir noteikusi termiņu lietas dalībniekiem rakstveida paskaidrojumu un lūgumu iesniegšanai (sk. *lietas 2.sējuma 56.-57.lapu*), tādējādi nodrošinot iespēju izteikt iebildumus pret otras puses pieteikto lūgumu atlīdzināt ar lietas vešanu saistītos izdevumus un to apmēru. Prasītāja nebija lūgusi noteikt mazāku atlīdzināmo izdevumu apmēru un nebija vērsusi tiesas uzmanību uz Civilprocesa likuma 44.panta piektajā daļā norādītajiem apstākļiem. Tādēļ tiesai nebija pamata Civilprocesa likuma 44.panta piektās daļas piemērošanai.

[16] Apkopojot visu minēto, Senāta ieskatā iepriekš izklāstīto argumentu kopums ļauj secināt, ka pārbaudāmajā spriedumā konstatētie trūkumi materiālo tiesību normu iztulkošanā un piemērošanā un procesuālie pārkāpumi lietai nozīmīgo apstākļu noskaidrošanā, novērtēšanā un spriedumā izdarīto secinājumu pamatošanā vērtējami kā tādi, kas varēja novest pie lietas nepareizas izspriešanas. Tas dod pamatu sprieduma atcelšanai.

[17] Atceļot spriedumu, saskaņā ar Civilprocesa likuma 458.panta otro daļu SIA „Palīgs” atmaksājama par kasācijas sūdzību samaksātā drošības nauda 300 *euro.*

**Rezolutīvā daļa**

Ņemot vērā minēto un pamatojoties uz Civilprocesa likuma 474.panta 2.punktu un 475.pantu, Senāts

**nosprieda**

atcelt Rīgas apgabaltiesas 2022.gada 5.septembra spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai Rīgas apgabaltiesai;

atmaksāt SIA „Palīgs” drošības naudu 300 *euro* (trīs simti *euro*).

Spriedums nav pārsūdzams.